



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/8
4 August 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятидесятая сессия

Женева, 6 и 7 октября 2008 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Воздействие сверхтяжелых грузовых автомобилей "мегагрузовиков"
на европейские дороги и интермодальные перевозки

Записка секретариата*

I. МАНДАТ

1. Настоящий документ представлен в соответствии с мандатом Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), изложенным в приложении к документу ECE/TRANS/WP.24/117, пункт с), цель которого состоит в обеспечении контроля за весом и размером грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241, принятой Комитетом по внутреннему

* Отдел транспорта ЕЭК ООН представил настоящий документ по истечении официального срока, установленного для передачи документации.

транспорту 5 февраля 1993 года. Он распространяется также в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2006-2010 годов, принятой на его семидесятой сессии, состоявшейся в 2008 году (ECE/TRANS/166/Add.1, раздел 02.9 d)).

II. ПРЕДСТАВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ВЫРАЖЕННЫЕ МНЕНИЯ

2. В течение последних двух лет Рабочая группа обсуждала вопрос о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 т на европейскую автодорожную сеть и интермодальные перевозки.
3. В октябре 2006 года Рабочая группа рассмотрела результаты проведенного Международным союзом компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП) исследования по вопросу об экономических последствиях эксплуатации прицепных поездов типа "Gigaliner trucks" для комбинированных перевозок в Европе. Расчеты, произведенные МСККП в рамках соответствующего моделирования, показали, что уже 50-процентное повышение грузоподъемности таких прицепных поездов позволило бы снизить затраты, связанные с автомобильными перевозками, на 20-25% и могло бы способствовать переносу на автомобильный транспорт до 55% грузов, приходящихся на комбинированные перевозки. Следовательно, это привело бы к увеличению объема автомобильных перевозок (приблизительно на 24%), а не к снижению интенсивности грузового транспорта.
4. МСККП счел, что это серьезным образом отразилось бы на региональных и национальных транспортных стратегиях, нацеленных на распределение перевозок между различными видами транспорта и на обеспечение устойчивой мобильности. И хотя о конкретных масштабах подобного переноса перевозок на автомобильный транспорт можно спорить, Рабочая группа сочла, что указанная тенденция является совершенно четкой и подтверждается результатами другого анализа, проведенного Обществом по исследованию комбинированных грузовых перевозок Германии (SGKV). Эксплуатация таких прицепных поездов, максимальная длина которых составляет 25,5 м, а вес - до 60 т, в настоящее время допускается на экспериментальной основе, причем на конкретных участках автомагистралей только в Германии и Нидерландах. Их эксплуатация также сопряжена с проблемами безопасности дорожного движения и пригодности автотранспортных инфраструктур и терминалов, которые пока еще тщательно не изучены (ECE/TRANS/WP.24/113, пункт 8, и Corr.1).
5. В марте 2007 года Рабочая группа была проинформирована о продолжении пилотной эксплуатации или экспериментального тестирования таких грузовых автомобилей максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 т на конкретных участках

автомагистралей в Германии и Нидерландах. Предварительные результаты на относительно коротких участках в Нидерландах представляются обнадеживающими (ввиду сокращения интенсивности движения большегрузных транспортных средств на автодорогах на 2-5% и лишь крайне незначительного перераспределения грузовых перевозок с интермодального транспорта на автомобильный). В ноябре 2007 года этим экспериментальным проектом было охвачено уже 300 грузовых автомобилей. Первые исследования, проведенные в связи с перевозками на большие расстояния в Германии (и нашедшие отражение в вышеупомянутом исследовании МСККП), очевидно, свидетельствуют о том, что негативные последствия эксплуатации таких "мегагрузовиков" для интермодальных перевозок могут быть более ощутимыми и могут привести к сокращению объема интермодальных перевозок на 7-14% и к соответствующему увеличению объема автомобильных перевозок. Будет ли в таком случае компенсировано подобное перераспределение перевозок в пользу автомобильного транспорта уменьшением числа грузовых автомобилей в автодорожной сети, обусловленным использованием более длинных и более тяжелых грузовых единиц, еще предстоит изучить. Было также отмечено, что в случае широкого использования подобных "мегагрузовиков" также возникают вопросы в связи с безопасностью дорожного движения и с практической возможностью создания инфраструктуры автомобильного транспорта и терминалов, особенно в альпийских и густонаселенных районах (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты. 36-38).

6. На своей сессии, состоявшейся в октябре 2007 года, Рабочая группа провела всестороннее обсуждение этих вопросов с представителями промышленности. Она была проинформирована о широкомасштабных экспериментальных проектах, осуществлявшихся в Нидерландах начиная с 1999 года с использованием четырех автопоездов длиной 25,25 м и общим весом до 60 тонн. Пробная эксплуатация таких составов EMC (Европейская модульная система) продолжалась до 2006 года (в целом было задействовано 162 таких грузовика). К концу 2007 года пробные испытания будут расширены после разрешения эксплуатации неограниченного числа подобных грузовых автомобилей при условии, что их максимальный вес брутто не превысит 50 тонн. Эти испытания показали, что в условиях Нидерландов, где 80% всех грузовых транспортных операций осуществляется в пределах 100 км, эксплуатация таких грузовых автомобилей оказывает лишь незначительное воздействие на распределение перевозок по видам транспорта и на интермодальные перевозки, но обеспечивает более высокий уровень эффективности на традиционных рынках автомобильных перевозок легковесных грузов на короткие расстояния. Нынешнее разрешение на эксплуатацию 50-тонных грузовых автомобилей в Нидерландах, как правило, не предполагает перевозки автопоездами трех 20-футовых контейнеров или одного 20-футового и одного 40-футового контейнеров, поскольку в таком случае общий вес брутто составлял бы 71 т и 56 т, соответственно.

7. Рабочая группа также отметила, что после проведения крупных исследований и пробных испытаний с использованием "мегагрузовиков" в некоторых землях Германии была создана рабочая группа для изучения их воздействия на автодорожную инфраструктуру, безопасность дорожного движения и распределение перевозок по видам транспорта. Первые итоги свидетельствуют, по всей видимости, о том, что, помимо возможных проблем с пропускной способностью и безопасностью при эксплуатации существующих автодорожных мостов и тоннелей, использование таких грузовых автомобилей повысит серьезность дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, поскольку увеличение грузоподъемности таких грузовых автомобилей, по всей видимости, влечет за собой снижение транспортных издержек, ожидается, что в перспективе до 2015 года это приведет к расширению объема грузовых автомобильных перевозок, особенно в сети автомагистралей Германии (в ущерб национальным интермодальным перевозкам), примерно на 30 процентов. 10 октября 2007 года на конференции министров транспорта германских земель было решено не рекомендовать повсеместного применения "мегагрузовиков" (модульной концепции) в Германии. Нынешний максимальный разрешенный вес грузовых автомобилей не будет изменен в силу причин, связанных с безопасностью и пропускной способностью мостов. Все нынешние пробные испытания с использованием "мегагрузовиков" в Германии будут завершены, как это и планировалось, но в разрешении на проведение дальнейших испытаний будет отказано.

8. На той же сессии представители Австрии и Швейцарии выразили обеспокоенность относительно того, что разрешение на эксплуатацию "мегагрузовиков" будет противоречить их транспортной политике, при проведении которой должно учитываться особое географическое положение этих стран.

9. Представители промышленности выразили неоднозначные мнения. МСККП вновь заявил о своей обеспокоенности по поводу всеобщего использования "мегагрузовиков" в европейской автодорожной сети, поскольку это может привести (как следует из модельных расчетов) к 50-процентному сокращению объема интермодальных перевозок и к 24-процентному увеличению объема грузовых автомобильных перевозок (см. выше). Эту точку зрения разделяет и Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), представитель которого также отметил высокую плотность населения и интенсивность движения в западноевропейских странах, которые не сопоставимы с ситуацией в северных странах, где эксплуатация "мегагрузовиков" разрешена уже с 1998 года.

10. Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ) в целом поддержал идею эксплуатации "мегагрузовиков" на основе так называемой "модульной концепции", поскольку эта новая

технология грузовых перевозок позволит снизить транспортные издержки, повысить эффективность использования топлива и уменьшить интенсивность дорожного движения. Опыт Швеции и эксперименты, проведенные в Нидерландах, не свидетельствуют о сколь-либо существенном перераспределении перевозок с железнодорожного и внутреннего водного транспорта на автомобильный. Этому же мнению придерживается и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), представитель которого отметил, в частности, возможность экономии на персонале, т.к. по грузоподъемности два "мегагрузовика" могут заменить три традиционных грузовых автомобиля.

11. По мнению Международной автодорожной федерации (МАФ), выигрыш в эффективности при использовании такой модульной концепции необходимо соизмерять с дополнительными инвестициями, требующимися для оборудования зон стоянки, изменения траектории поворотов, кольцевых автотранспортных развязок, ограждений и мостовых инфраструктур. Требуются дополнительные исследования и испытания. Представитель Европейской ассоциации экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ) счел, что модульная концепция станет дополнительным транспортным решением (безусловно заслуживающим внимания), если будут соблюдены условия для ее общего безопасного применения во внутригородском сообщении, например при условии специальной подготовки водителей.

12. И наконец, Рабочая группа отметила, что Европейская комиссия приступила к исследованию в целях изучения вариантов и последствий возможного изменения веса и размеров транспортных средств в соответствии с директивой ЕК 97/53/ЕС. Это исследование будет проводиться консорциумом компаний из Бельгии, Германии, Нидерландов и Франции. В его рамках будут проанализированы экономические и экологические последствия, а также воздействие на инфраструктуру и безопасность и влияние на другие виды транспорта. Ожидается, что оно будет завершено в июне 2008 года (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38-46).

13. На своей сессии, состоявшейся в марте 2008 года, Рабочая группа заслушала информацию о реализации "модульной концепции" в Швеции. В целом эту концепцию, упомянутую в Европейской директиве 96/53/ЕС, на данный момент разрешено применять только в Финляндии и Швеции. Она допускает эксплуатацию грузовых составов максимальной длиной 25,25 м с использованием существующих типов транспортных средств и грузовых единиц, которые изготавливаются и которые разрешено эксплуатировать на территории Европейского союза, в частности грузовых автомобилей с грузовой единицей длиной 7,82 м, предназначенных для буксировки полуприцепов длиной 13,6 м, или тягачей длиной 13,6 м с полуприцепом, буксирующим прицеп длиной 7,82 метра. Эта модульная концепция может быть реализована практически на всех

шведских дорогах, и 94% автодорожной сети Швеции открыто для движения транспортных средств максимальным весом до 60 тонн. Рыночная доля таких автотранспортных средств для перевозок на большие расстояния составляет приблизительно 90%.

14. С момента внедрения этой модульной концепции в 1998 году в Швеции не возникало никаких технических, экономических трудностей или проблем в плане обеспечения безопасности, возможно, в силу того, что в этой стране не претерпело изменений прежнее законодательство, регулирующее вес и размеры транспортных средств, используемых для национальных автомобильных перевозок. Напротив, выяснилось, что эта модульная концепция играет благоприятную роль в стимулировании интермодальных перевозок в Швеции, т.к. позволяет без каких-либо затруднений производить рентабельную перевалку интермодальных транспортных единиц с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 22-25; неофициальный документ № 3 (2008) WP.24).

III. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

15. Секретариат отметил нижеследующие новые изменения, происшедшие после марта 2008 года.

Бельгия

16. Органы власти, отвечающие на федеральном уровне за официальное утверждение автотранспортных средств и введение правил дорожного движения, приняли решение об экспериментальной эксплуатации более длинных и тяжелых автотранспортных средств (длиной 25,25 м и максимальным весом 60 т). В настоящее время подробные аспекты экспериментальной эксплуатации таких транспортных средств обсуждаются с региональными органами, отвечающими за эксплуатацию дорожной инфраструктуры в Бельгии. В экспериментальной эксплуатации таких транспортных средств заинтересованы некоторые операторы, и предполагается, что она начнется в конце 2008 года.

Дания

17. С ноября 2008 года Дания планирует приступить к экспериментальной эксплуатации "мегагрузовиков" длиной 25,25 м и общим весом до 60 т в рамках национальной автодорожной сети.

Германия

18. Хотя 10 октября 2007 года на конференции министров транспорта германских земель было рекомендовано прекратить дальнейшую экспериментальную эксплуатацию "мегагрузовиков" в Германии (см. выше), в некоторых германских землях их экспериментальная эксплуатация продолжается и, возможно, будут организованы их дополнительные экспериментальные рейсы.

Нидерланды

19. В Нидерландах в течение нескольких лет осуществляется экспериментальная эксплуатация составов, включающих тягач и прицеп, длиной 25,25 м и общим весом до 60 т (см. выше). С ноября 2007 года в автодорожной сети Нидерландов разрешена экспериментальная эксплуатация грузовых транспортных средств длиной до 25,25 м. Вместе с тем их максимальный вес брутто ограничен 50 тоннами. С учетом первоначального опыта и результатов научного исследования, показавшего, что эксплуатация таких грузовых автомобилей в автотранспортной инфраструктуре и, в частности, на мостах, по всей видимости, не сопряжена с нанесением какого-либо ущерба и с каким-либо дополнительным износом и повреждениями, допустимый вес брутто транспортного средства с мая 2008 года был увеличен до 60 тонн.

Норвегия

20. С 1 июня 2008 года на ряде главных автодорог Норвегии в экспериментальном порядке разрешена эксплуатация грузовых транспортных средств длиной до 25,25 м и весом до 60 тонн. В принципе их экспериментальная эксплуатация должна продолжаться в течение 3 лет (этот период может быть сокращен) для определения экономического и экологического воздействия таких автомобильных перевозок в Норвегии, а также их последствий с точки зрения безопасности.

Соединенное Королевство

21. После анализа восьми вариантов эксплуатации транспортных средств различной длины и различного веса (длиной до 34 м и весом до 82 т) департамент транспорта Соединенного Королевства отклонил в июне 2008 года предложения об использовании на автодорогах Великобритании существенно более длинных и более тяжелых транспортных средств.

22. Проведенный анализ показал, что эксплуатация так называемых "сверхгрузовиков" может привести к увеличению объема выбросов CO₂ из-за переноса грузовых перевозок с железнодорожного на автомобильный транспорт, создать серьезные последствия с точки зрения управления автодорожной сетью (т.к. эти транспортные средства не приспособлены к эксплуатации на многочисленных автодорогах и автодорожных развязках), а также новые проблемы в плане обеспечения безопасности. Согласно докладу, отсутствует также ясность в отношении того, насколько эффективной будет эксплуатация таких транспортных средств, в частности, с точки зрения их надлежащей загрузки для обеспечения устойчивой системы обратных рейсов. Кроме того, ничего не известно также о воздействии их эксплуатации на рентабельность нынешних грузовых железнодорожных перевозок. Вместе с тем из доклада следует, что небольшое увеличение длины нынешних сочлененных транспортных средств, возможно, сопряжено с получением определенных преимуществ. Департамент транспорта Соединенного Королевства продолжит работу в этом направлении.

Европейская комиссия

23. Как уже отмечалось на сессии Рабочей группы в октябре 2007 года (см. выше), Европейская комиссия приступила к проведению исследования с целью изучения различных вариантов и последствий возможного изменения веса и размеров транспортных средств в соответствии с директивой ЕК 96/53/ЕС. Первые результаты этого исследования были представлены в июле 2008 года.

24. Согласно информации, поступившей в секретариат, авторы этого исследования пришли к выводу о том, что после разрешения эксплуатации так называемых "мегагрузовиков" в автодорожной сети стран Европейского союза никаких непреодолимых проблем не возникнет. Вместе с тем было отмечено, что использование "мегагрузовиков" в рамках всего ЕС подрвет позиции железнодорожного транспорта и внутреннего водного транспорта из-за сокращения их присутствия на рынке перевозок. В исследовании отмечалась также необходимость дополнительных капиталовложений в автодорожную инфраструктуру и указывались возможные проблемы в плане безопасности, для решения которых необходимо ввести соответствующие технические требования относительно этих транспортных средств, предусмотреть специальную подготовку для водителей и ограничить эксплуатацию этих транспортных средств конкретными участками автодорожной сети и определенным временем суток. На момент подготовки настоящего документа это исследование в полном объеме получено не было. Пока ничего не известно также о мнении Европейской комиссии на этот счет.

IV. ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАССМОТРЕНИЕ ЭТИХ ВОПРОСОВ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

25. Рабочая группа, возможно, пожелает провести обмен мнениями относительно уже накопленного опыта и будущих планов эксплуатации "мегагрузовиков" в странах - членах ЕЭК ООН и о возможном воздействии их эксплуатации на развитие интермодальных перевозок. Кроме того, на сессии должна быть представлена дальнейшая информация относительно упомянутого выше исследования, о проведении которого распорядилась Европейская комиссия, вместе с сообщением о последующей деятельности.
