



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2009/6  
3 August 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят вторая сессия  
Женева, 12-13 октября 2009 года  
Пункт 3 предварительной повестки дня

**НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ОПТИМАЛЬНАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ  
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ**

Влияние финансового экономического кризиса на интермодальные перевозки

Записка секретариата

**I. МАНДАТ**

1. В марте 2009 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике решила предложить виртуальной группе экспертов проанализировать воздействие нынешнего финансового и экономического кризиса на интермодальные перевозки и проинформировать ее на предстоящей сессии в октябре 2009 года (ECE/TRANS/WP.24/123, пункт 19). Из-за недостаточно активного участия эту виртуальную группу экспертов учредить не удалось. Однако в качестве основы для рассмотрения Рабочей группой на ее нынешней сессии секретариат подготовил настоящую записку, в которой содержатся некоторые соображения по этому вопросу.
2. После обсуждений на нынешней сессии Рабочая группа могла бы принять решение о возможных последующих мероприятиях.

## II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

### A. Экономические изменения

3. В последнем квартале 2008 года и первом полугодии 2009 года углубляющийся финансовый кризис и все более жесткие условия кредитования привели к стремительному падению экономического роста по всему региону Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

4. В 2008 году, когда валовой внутренний продукт (ВВП) в Европейском союзе (ЕС) и Соединенных Штатах Америки вырос всего на 1%, большинство экономик ЕЭК ООН столкнулись с заметным замедлением роста. В 2008 году страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) по-прежнему опережали по показателям экономического роста другие субрегионы ЕЭК ООН, достигнув увеличения ВВП на 5%, а объема грузовых перевозок - на 2%. Однако и в этих странах снижение спроса в товарном секторе ВЕКЦА негативно отразилось на экономической активности в 2009 году. Предварительные данные за первый квартал 2009 года показывают, что в ЕС и Содружестве Независимых Государств (СНГ) ВВП падал ускоряющимися темпами.

5. Кроме Кипра, Греции и Польши, во втором квартале 2009 года по сравнению с 2008 годом во всех странах ЕС было зарегистрировано снижение ВВП. Падение ВВП оказалось особенно значительным в Балтийских государствах: от 18% в Латвии до 14% в Литве, а также в Словении, Финляндии, Германии и Венгрии, где ВВП снизился на 6%-8%. Среди стран СНГ в первом квартале 2009 года рост ВВП продолжался только в Азербайджане, Беларуси, Кыргызстане и Узбекистане, тогда как в самой крупной экономике - Российской Федерации - снижение ВВП составило 14%. В тот же период на Украине ВВП упал приблизительно на 20%.

6. В июне 2009 года Всемирный банк пересмотрел свой прежний прогноз уменьшения глобального ВВП в 2009 году в сторону снижения с 1,7% до 3%. В конце июля 2009 года Всемирная торговая организация (ВТО) пришла к выводу, что в 2009 году мировая торговля в целом сократится на 10%, а экспорт основных индустриальных стран - на 14%.

7. В то же время, как представляется, сейчас в глобальном экономическом кризисе наблюдаются некоторые осторожные признаки разворота, но все зависит от восстановления финансовых рынков в странах с передовой экономикой. Беспрецедентные ответные меры в области политики, как фискальные, так и монетарные, а также поддержка финансовой системы со стороны государственных органов власти - все это начинает приносить результаты. Однако идет ли речь об устойчивом тренде - пока еще неясно.

## **В. Изменения в транспортном секторе**

8. Глобальный кризис особенно заметно отразился на международном морском судоходстве и контейнерных перевозках. В течение первого квартала 2009 года переработка контейнеров в портах Западной Европы снизилась на 18%. Объемы контейнерных перевозок сократились еще больше в Восточной Европе, а в порту Санкт-Петербурга за тот же квартал этот показатель уменьшился на 38%. За первое полугодие 2009 года в Роттердаме - крупнейшем контейнерном порту Европы - было зарегистрировано падение объема переработки контейнеров на 15%, до 4,6 млн. 20-футовых единиц (ТЕУ).

9. Хотя в последнем квартале 2008 года активные рынки национальных перевозок, как представляется, первоначально ослабили снижение в секторе международных перевозок, вызванное резким спадом объема морских перевозок контейнеров, в первой половине 2009 года в регионе ЕЭК ООН также произошло существенное снижение в секторе грузовых перевозок железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом.

10. За первый квартал 2009 года компания "Дойче Бан" зарегистрировала снижение объема грузовых перевозок на 24% и за весь 2009 год прогнозирует снижение на 7,5%. Аналогичным образом за тот же период НОЖДФ Франции сообщило о снижении объема грузовых перевозок на 28%, причем резкий спад - приблизительно 50% - был отмечен в секторе перевозок стальной продукции и автомобилей. Аналогичным образом в первом квартале 2009 года Российские железные дороги зарегистрировали снижение объема перевозок на 27% и во втором квартале ожидают их уменьшения еще на 20%.

11. С учетом особенно плохих показателей в январе 2009 года (в Западной Европе падение составило 36%) в первой половине 2009 года в странах - членах ЕЭК ООН в секторе железнодорожных грузовых перевозок, вероятно, будет отмечено сокращение приблизительно на 20%.

12. Сопоставимые данные о последних изменениях на автомобильном и внутреннем водном транспорте в регионе ЕЭК ООН пока отсутствуют. Однако данные, полученные с помощью электронных систем взимания платы на автомагистралях Германии, Австрии и Италии, указывают на снижение объема грузового движения за первые пять месяцев 2009 года соответственно на 16%, 17% и 13%. Объем международных автомобильных перевозок снизился еще больше (-18% в Германии).

13. Имеется очень незначительное количество данных о перевозках по европейским внутренним водным путям, однако оценки указывают на снижение их объема в первом квартале 2009 года почти на 50%.

14. Прогноз на оставшуюся часть 2009 года весьма мрачен, даже если многие так называемые "эксперты" считают, что дно цикла уже достигнуто. В июле 2009 года сектор переработки контейнеров в европейских портах, очевидно, стабилизировался и, как ожидается, во второй половине 2009 года продемонстрирует незначительный рост.

### **С. Тенденции в секторе интермодальных перевозок**

15. Как уже прогнозировалось в октябре 2008 года<sup>1</sup>, рост интермодальных перевозок в Европе в 2008 году внезапно прекратился. Компании МСККП сообщили о том, что по сравнению с 2007 годом объем перевозок снизился приблизительно на 1%, составив 2,94 млн. отправок, или 5,88 млн. ТЕУ<sup>2</sup>, по сравнению с ростом на 9% в 2007 году и на 15% в 2006 году. Хотя первые шесть месяцев 2008 года по-прежнему демонстрировали стабильный рост, во второй половине 2008 года наблюдалось резкое снижение объема перевозок в результате углубляющегося экономического кризиса, и в частности уменьшения транспортного спроса в секторе перевозок между портами и внутренними регионами, а также со стороны автомобилестроительной промышленности.

16. Об ухудшении экономического положения в Европе свидетельствует также объем движения по основным интермодальным транспортным коридорам через Альпы. В 2008 году объем несопровождаемых интермодальных перевозок через Швейцарию сократился на 1,4% (в тоннах). Хотя в первой половине 2008 года объем перевозок вырос на 0,1% (через Готард) и на 9,5% (через Лёчберг), во втором полугодии этот показатель снизился приблизительно на 8,6% применительно к Готарду и на 1,2% для Лёчберга. В ноябре и декабре 2008 года снижение общего объема несопровождаемых интермодальных перевозок через Швейцарию составило порядка 13%.

17. Первый квартал 2009 года продемонстрировал продолжающуюся понижательную тенденцию в секторе интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок. В Германии компания "Комбиверкер" – крупнейший европейский оператор интермодальных перевозок – сообщила о снижении объема приблизительно на 18-20% и ожидает аналогичного сокращения за оставшуюся часть года. Французский оператор

---

<sup>1</sup> См. документ ECE/TRANS/WP.24/121, пункт 22.

<sup>2</sup> Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалентна двум 20-футовым единицам (ТЕУ).

интермодальных перевозок ГНТК сообщил о снижении объема перевозок даже на 30%, а на отдельных маршрутах – до 50%. Австрийская компания "Интерконтейнер" сообщила о снижении объема перевозок за тот же период порядка на 17%, а швейцарский оператор "ХУПАК" – на 20%.

18. В секторе интермодальных контейнерных перевозок между портами и внутренними регионами, на долю которого приходится около 60% общего объема интермодальных перевозок в Европе, по всей видимости, в первые три месяца 2009 года более резкого спада, чем во внутриевропейских перевозках в целом, не произошло.

Специализированные германские операторы перевозок между портами и внутренними регионами "Трансфрахт" и "ХХЛА Интермодал" также зарегистрировали снижение объема перевозок порядка на 20% и 17%, соответственно.

19. Только австрийский оператор интермодальных перевозок "ОКОМБИ", предлагающий транспортные услуги по технологии "катящееся шоссе" (РоЛа), главным образом через Альпы, продемонстрировал несколько более хорошие результаты и зарегистрировал снижение объема перевозок в первом квартале 2009 года чуть менее чем на 10%.

20. На оставшуюся часть 2009 года в целом европейские операторы интермодальных перевозок прогнозируют общий спад на 10-20%.

21. Несмотря на то, что экономический кризис отразился на всех видах транспорта, отмечаются первые признаки перераспределения перевозок в пользу автомобильного транспорта. Это представляется вполне логичным, поскольку структура издержек на автомобильном транспорте более гибка по сравнению с железнодорожным и интермодальным транспортом и цены на топливо после их пика в 2008 году значительно снизились. Это привело к снижению стоимости дальних автомобильных перевозок за последние несколько месяцев на 20-30%. Кроме того, в принципе уменьшение транспортных объемов способствует применению небольших автотранспортных единиц, используемых на гибкой основе.

22. Эти теоретические выводы подтверждаются данными из Швейцарии, свидетельствующими о том, что в структуре перевозок через Альпы уже произошло перераспределение перевозок с интермодального железнодорожного транспорта в пользу автомобильного транспорта. С учетом данных за первый квартал 2009 года, как ожидается, в 2009 году объем интермодальных перевозок через Альпы снизится на 13% по сравнению с 8% в секторе автомобильных перевозок. Однако эти прогнозы оправдаются только в том случае, если операторы интермодальных перевозок будут

по-прежнему готовы и способны поддерживать существующую густую сеть национальных и международных линий и услуг. Если кризис продолжится до конца 2009 года, по всей вероятности, европейскую сеть интермодальных перевозок потребуется значительно сократить, и в таком случае дальнейшая потеря рыночных долей будет неизбежной.

### **III. КРАТКОСРОЧНЫЕ МЕРЫ РЕАГИРОВАНИЯ**

#### **A. Операторы интермодальных перевозок**

23. В конце 2008 и в начале 2009 года операторы интермодальных перевозок уже адаптировали свои транспортные предложения, начав использовать более четко координированные транспортные процедуры и сократив излишние мощности на отдельных маршрутах. Большинство интермодальных транспортных операторов пока не предпринимали шагов для значительного уменьшения частоты рейсов и плотности своих сетей интермодальных перевозок, поскольку сокращение частоты движения поездов, особенно менее чем до одного ежедневного рейса в каждом направлении, может привести к риску полной потери рынков. Они не снизили также и уровень качества услуг, однако пересмотрели и упорядочили внутренние процедуры для выявления элементов издержек, которые могут быть сокращены без непосредственного ущерба для качества.

24. Сегодня, по всей видимости, большинство интермодальных транспортных операторов продолжает свое стратегическое долгосрочное инвестирование в современное оборудование, подвижной состав, терминалы и услуги ИТ, а также в подготовку и повышение квалификации персонала. С другой стороны, инвестиции в дополнительный подвижной состав были отложены либо существенно уменьшены.

25. Более крупным операторам, таким, как "Комбиверкер" или "Хупак", удалось добиться лучших и более гибких ценовых условий от железнодорожных предприятий, которые обеспечивают тягу и частично подвижной состав для их интермодальных поездов. Вместе с тем меньшие по размеру компании, которые закупили маршрутные поезда у железнодорожных предприятий и взяли на себя риск реализации этих мощностей на рынке, сталкиваются с трудностями в получении аналогичных временных скидок и в случае продолжения снижения рыночного спроса могут быть вынуждены прекратить эксплуатацию таких маршрутных поездов. В первую очередь это коснется интермодальных поездов, мощности которых используются менее чем на 50-70%.

26. Недавно представители отрасли (МСККП, МСЖД, СЕЖД) обратились к правительствам и ведомствам, занимающимся вопросами железнодорожной инфраструктуры, с просьбой предоставить интермодальным транспортным операторам кратко- и среднесрочную помощь, с тем чтобы на адекватном уровне продолжать оказывать интермодальные транспортные услуги в секторе национальных и международных перевозок. Что касается краткосрочной перспективы, то они просили снизить плату за использование инфраструктуры для интермодальных поездов на период 12-18 месяцев, а также уменьшить для них тарифы на электроэнергию, которые в общем объеме операционных издержек составляют около 30%. В среднесрочной перспективе они просили усовершенствовать железнодорожную инфраструктуру в повышение пропускной способности и качества услуг. Они также обратились к Европейской комиссии и Европейскому железнодорожному агентству (ЕЖДА) с призывом рассмотреть возможность введения моратория на применение законодательства об увеличении расходов по крайней мере на один год.

27. На национальном уровне интермодальные транспортные операторы также просили оказать им временную помощь. Во Франции ГНТК предложил удвоить нынешнюю субсидию на перевалочную операцию в размере 10 евро. Аналогичным образом в Германии компания "Комбиверкер" просила об оказании временной финансовой поддержки в течение двух лет в размере порядка 30 млн. евро. Австрийские операторы интермодальных перевозок также просили об освобождении от платы за пользование автомагистралями и других налоговых скидках, с тем чтобы лучше конкурировать с автомобильным транспортом, на котором в течение первых месяцев 2009 года цены упали на 30%.

## **В. Железнодорожные предприятия**

28. Хотя интермодальный транспорт является одним из немногих железнодорожных рыночных сегментов, которые на протяжении последних лет продолжали расти, только очень немногие железнодорожные предприятия, по всей видимости, готовы предоставить сектору интермодальных перевозок временную помощь, будь то в виде скидок за услуги или гибкость при выделении минимального количества зарезервированных поездов. Как уже упоминалось, только крупные интермодальные транспортные операторы, такие, как "Комбиверкер" в Германии или "Хупак" в Швейцарии, могли получать такие финансовые и операционные льготы в течение ограниченного времени.

29. В то время как в течение последних месяцев большинство европейских железнодорожных транспортных предприятий не повышали цены на комбинированные перевозки, 1 июля 2009 года компания "Рейл Карго Австрия (РКА)" увеличила цены на

комбинированные перевозки на 15%. С 1 июля 2009 года российские железные дороги также повысили тарифы на железнодорожные перевозки приблизительно на 5,7%. Кроме того, НОЖДФ, по-видимому, рассматривает возможность аналогичного шага.

30. Повышения цен могут снизить текущий дефицит в краткосрочной перспективе, поскольку клиенты, возможно, будут не в состоянии оперативно адаптировать свои логистические и транспортные цепочки и использовать альтернативные варианты, например автомобильный транспорт. Однако являются ли такие повышения разумным стратегическим решением и правильным сигналом для пользователей интермодальных транспортных услуг и европейских правительств, которые продолжают содействовать развитию интермодального транспорта и оказывают ему финансовую поддержку, пока неясно. Вернуть обратно потерянных клиентов обычно очень трудно, для этого требуется время и большие затраты, особенно для таких комплексных систем, как интермодальный транспорт.

### **С. Правительства и ведомства, занимающиеся вопросами железнодорожной инфраструктуры**

31. На настоящий момент только очень немногие правительства согласились предоставить конкретную временную помощь для поддержания интермодальных транспортных сетей и уровня услуг в ходе нынешнего кризиса. Ряд правительств рассматривают возможные программы помощи, но пока еще не приняли решения.

32. До конца 2009 года Швейцария решила выделить 33 млн. евро для поддержки сектора перевозки контейнеров, съемных кузовов и съемных прицепов в размере до 90 евро на транспортную единицу, используемую в трансальпийском железнодорожном сообщении. Этими мерами оперативной помощи, которые применяются к 60 транзитным и внутренним транспортным маршрутам в Швейцарии, пользуются 19 национальных и зарубежных операторов. Решение о выделении этих средств было одобрено еще раньше на цели содействия развитию интермодальных перевозок в Швейцарии, однако из-за снижения объема перевозок они не были использованы.

33. Вполне вероятно, что меры правительственной помощи для интермодальных перевозок могут и не потребоваться, если экономический спад уже достиг дна и экспорт ценных грузов в страны, являющиеся основными европейскими торговыми партнерами, такими, как Китай, действительно начинает расти. В результате этих тенденций прямую выгоду должен получить сектор интермодальных перевозок, особенно морских контейнеров. Однако роста объемов импортных перевозок из других континентов пока не наблюдается, и каких-либо четких признаков улучшения в этой сфере в настоящее время нет.

34. Если прогнозируемого улучшения положения в международной торговле и на транспорте во второй половине 2009 года не произойдет, правительствам, возможно, потребуется со всей серьезностью рассмотреть необходимость оказания поддержки интермодальному транспорту с помощью краткосрочных мер. За многие годы в интермодальный транспорт было инвестировано огромное количество частных и государственных средств, в результате чего была создана успешная и эффективная европейская сеть, которая представляет собой жизнеспособное и устойчивое решение, дополняющее автомобильные перевозки по основным транспортным коридорам. С учетом комплексного характера интермодальных перевозок существует риск того, что после возможного краха его обусловленное политическими мотивами возрождение может оказаться значительно более дорогостоящим по сравнению с краткосрочными мерами помощи.

35. Краткосрочная помощь могла бы предоставляться через посредство уже имеющихся традиционных механизмов (финансовые, фискальные и регулятивные меры), однако для этого можно было бы также задействовать инновационные системы взимания платы за железнодорожную инфраструктуру, которые служат стимулами для использования интермодальных перевозок.

36. Вместе с тем помощь не следует оказывать отдельным или только национальным операторам, а необходимо предоставлять в интересах развития интермодальных транспортных услуг в целом с уделением основного внимания поддержанию неизменного уровня интермодальных транспортных сетей и операций.

#### **IV. ПРЕВРАТИТЬ ВЫЗОВЫ В ВОЗМОЖНОСТИ**

37. Прежде чем будут рассмотрены и одобрены меры государственной помощи, операторы интермодальных перевозок должны проделать "домашнюю работу". К счастью, кризис является еще и временем новых возможностей и отказа от устаревших структур и привычек, поскольку грузоотправители, транспортно-экспедиционные организации и транспортные операторы обычно в большей степени склонны пересматривать свои системы управления перевозками и логистикой в периоды трудностей.

38. Таким образом, если нынешний кризис может использоваться отраслью как возможность для того, чтобы адаптироваться к новым тенденциям и потребностям, рационализировать внутренние процедуры, укрепить сотрудничество, устранить или по крайней мере уменьшить характерные узкие места в панъевропейских железнодорожных сетях и повысить качество, то сектор интермодальных перевозок может превратиться в

настоящего лидера европейского транспортного рынка. Эта будет соответствовать транспортным стратегиям многих европейских правительств, которые хотят использовать преимущества, присущие каждому виду, для формирования эффективной, безопасной и устойчивой панъевропейской транспортной системы. Однако такое окно возможностей открыто только на протяжении короткого времени.

#### **А. Глобализация и регионализация**

39. По всей видимости, все согласны с тем, что в будущем рынки грузовых перевозок станут более волатильными. Глобализация продолжится, но значение глобальных логистических цепочек, скорее всего, снизится. Подобные тенденции могут положительно отразиться на региональных логистических цепочках и системах распределения с более короткими расстояниями перевозки и временем транспортировки, поскольку они могут обеспечить более эффективное использование товаров, а также гибкое и оперативное реагирование предложения на изменения спроса.

40. Прогнозируемый рост внутриевропейской торговли, особенно между Востоком и Западом, в юго-восточном направлении за пределами ЕС, может благоприятно отразиться на секторе интермодальных перевозок с учетом уже существующих инфраструктур железнодорожного транспорта и терминалов, а также больших расстояний, которые часто значительно превышают 500 км.

41. Такие интермодальные перевозки на дальние расстояния по транссибирским или казахстанским коридорам в Китай, а также через туннель под Мраморным морем и Турцию на Средний Восток могут ежегодно создавать дополнительный спрос на панъевропейские интермодальные перевозки на 1-2 млн. TEU.

#### **В. Рационализация операций при повышении качества услуг**

42. В условиях нынешнего финансового и экономического кризиса интермодальные транспортные услуги находятся под угрозой, поскольку они организуются в сотрудничестве со многими разными частными и государственными партнерами, которые зачастую имеют разные интересы и структуры издержек. Что касается предложения, то эффективные интермодальные транспортные услуги требуют густой сети транспортных маршрутов и графиков движения через многие европейские перевалочные пункты. Эта комплексная система организации и эксплуатации панъевропейской интермодальной сети зависит от количества и качества каждого отдельного оператора и участка линии. Сбой в системе обслуживания и прекращение работы отдельных линий могут поставить под угрозу функционирование всей сети и негативно отразиться на качестве интермодальных услуг в целом.

43. Это актуально еще и потому, что во времена кризиса спрос на качество услуг (скорость, надежность и информирование) растет, тогда как цены имеют тенденцию к снижению. Интермодальным транспортным операторам необходимо быстро устранить это противоречие, прежде чем заказчики откажутся от их услуг и обратятся к предприятиям автомобильного транспорта.

44. Таким образом, интермодальные транспортные операторы должны разработать надежные бизнес-модели, которые при снижении издержек позволяют обеспечивать высокое качество услуг и способны быстро реагировать на изменяющийся спрос и рыночные требования.

45. Одним из решений могли бы стать договоренности о расширении горизонтального сотрудничества с конкурентами по отдельным вопросам, например для совместного использования мощностей и инфраструктур, если при этом соблюдаются соответствующие законы о конкуренции. Во времена кризиса компании более открыты для заключения соглашений о сотрудничестве и процедурах взаимодействия, чем в периоды процветания, поскольку они не требуют широкомасштабных инвестиций и могут быть быстро введены в действие.

46. Вертикальной интеграцией европейских интермодальных операторов в глобальные транспортные цепочки в настоящее время занимаются крупные морские перевозчики в рамках своих стратегий развития перевозок между портами и внутренними регионами. Возможно, эти примеры требуют более глубокого анализа, поскольку они позволяют изучить возможности повышения эффективности и уровня контроля над всей транспортной цепочкой.

47. Еще одним элементом снижения издержек и повышения рентабельности является все более широкое использование современных систем ИТ для рационализации и регулирования внутренних процедур. Эти системы могут также обеспечить транспарентность в ходе интермодальных транспортных операций, например при обнаружении и отслеживании груза и интермодальных транспортных единиц в онлайн-режиме, а также связь между всеми сторонами, задействованными в интермодальной транспортной цепочке (железными дорогами, операторами автомобильных перевозок, терминалами, грузоотправителями и т.д.).

48. Кроме того, железнодорожным предприятиям необходимо повысить скорость, надежность и пунктуальность поездов, осуществляющих интермодальные перевозки. Наблюдаемое в настоящее время улучшение пунктуальности движения интермодальных

поездов является хорошим сигналом. Однако, согласно МСККП, средняя точность соблюдения графиков движения по-прежнему составляет только 65%, что значительно отстает от целевого показателя 85%, установленного МСККП.

### **С. Экологически чистая логистика и интермодальные перевозки**

49. Экономический кризис закончится, однако глобальное потепление останется одним из наших ключевых вопросов политики на многие годы. Согласно последним исследованиям, эта проблема также становится все более актуальной для транспортно-экспедиционных компаний, в частности для отправителей товаров широкого потребления, поскольку уделение внимания этой проблеме позволяет улучшить отношение клиентов и общественности к транспорту и логистике. Кроме того, это способствует повышению мотивации сотрудников. В целом интермодальный транспорт уже хорошо зарекомендовал себя с точки зрения "углеродного" следа и репутации, но ему необходимо продолжать рекламировать свои возможности в этой сфере. Несколько крупных операторов интермодальных перевозок уже признали это и предлагают своим заказчикам возможность рассчитывать использование энергии и углеродный след конкретных интермодальных транспортных операций. Грузоотправители будут все чаще требовать такую информацию от своих поставщиков транспортных и логистических услуг для внутренней отчетности и маркетинга продукции.

50. Еще одним фактором, вызывающим беспокойство, будет шумоизлучение, особенно на железнодорожном транспорте. Это необходимо учитывать в стратегиях закупок интермодальных транспортных вагонов и оборудования, например холодильных установок.

### **Д. Терминальные операции**

51. Перевалочные операции, являясь неотъемлемой частью интермодальных перевозок, в то же время служат ключевыми факторами с точки зрения издержек, продолжительности простоя и инерционности в секторе интермодальных транспортных услуг. В этой сфере существуют большие потенциальные возможности для улучшения. Интермодальные транспортные операторы и железнодорожные предприятия должны сотрудничать с государственными властями, ответственными за планирование землепользования, и профсоюзами по вопросам продолжительности работы, с тем чтобы добиться устойчивых решений в этой важной области.

## **Е. Новые рынки для интермодальных перевозок**

52. Потенциал интермодальных перевозчиков необязательно ограничен товарами с высокой стоимостью, они могут также предложить решения для грузов большого объема, поскольку могут обеспечить более высокое качество транспортных услуг, безопасность и защиту от внешних воздействий по сравнению с обычным железнодорожным транспортом. В качестве примеров можно упомянуть о транспортировке кокса и минеральных удобрений в контейнерах на чрезвычайно большие расстояния, включая операции по перевалке, в частности в направлении Среднего Востока, Центральной Азии или Китая.

53. Нужно также исследовать новые рынки путем разработки отвечающих требованиям конкретных рынков интермодальных грузовых единиц, изготовленных с использованием новых технологий, таких как горизонтальная перевалка для специфических целей. Кроме того, ввод в эксплуатацию новых трансальпийских железнодорожных маршрутов через уже действующий туннель Лёчберг и новые туннели в Готарде (работы будут завершены в 2017 году) обеспечит более широкие возможности в плане скорости и пропускной способности, что может открыть новые рынки, например для грузов, которые сейчас перевозятся по воздуху, и других товаров, зависящих от временных факторов.

54. Еще одним аспектом, который надлежит тщательно изучить, может стать формирование комбинированных интермодальных и обычных грузовых поездов. Подобные решения могут расширить рынки для интермодальных перевозок также в тех случаях, когда незначительные объемы, как правило, не оправдали бы использование интермодальных маршрутных поездов. При применении таких вариантов, безусловно, не должны страдать надежность, пунктуальность и скорость.

## **V. РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

55. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению вышеописанные вызовы и возможности для интермодальных перевозок во время кризиса и рассмотреть вопрос о том, каким образом и в какой степени она могла бы помочь странам - членам ЕЭК ООН и отрасли. Речь может идти о регулярном обмене информацией о соответствующей краткосрочной политике и мерах по оказанию помощи, а также об активизации ее усилий в целях систематического обзора мер в области политики для стимулирования интермодальных перевозок (см. ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и добавления). Некоторые из этих мер могли бы быть закреплены в международном правовом документе, например в Соглашении СЛКП, наряду с критериями для эффективных интермодальных транспортных операций, которых необходимо достичь для получения поддержки.

## **VI. ВЫВОДЫ**

56. Нынешний беспрецедентный финансовый и экономический кризис представляет собой также небывалый вызов для европейской транспортной отрасли и европейских правительств. Интермодальные перевозки являются одним из краеугольных камней эффективной, безопасной и устойчивой транспортной системы в Европе. Это нельзя ставить под угрозу. Мы не должны допустить, чтобы то, что создавалось годами транспортной отраслью и европейскими правительствами, было разрушено в течение нескольких месяцев, поскольку будет чрезвычайно трудно и затратно воссоздать прежние условия функционирования интермодальных транспортных систем.

57. Однако, если только нынешний кризис не продолжится, сектор интермодальных перевозок может превратить существующие вызовы в возможности, стать более эффективным и выйти на новые рынки. Он может даже быть преобразован в систему бесперебойных транспортных услуг, которая является неотъемлемой частью региональных и глобальных логистических систем и полностью отвечает требованиям заказчиков и стратегическим устремлениям европейских правительств.

58. Правительства европейских стран несут ответственность за поддержку этой деятельности, и Рабочая группа ЕЭК ООН могла бы способствовать их усилиям.

-----