



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/1998/2
16 January 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Двадцать девятая сессия, 30-31 марта 1998 года,
пункт 7 повестки дня)

ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ СЛКП

Записка секретариата

А. МАНДАТ И ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. В сентябре 1993 года секретариат опубликовал первый перечень технических и эксплуатационных стандартов и параметров для комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок в Европе ("Желтую книгу"), охватывающий 1992 год. Цель этого перечня состоит в том, чтобы на основе сопоставления на международном уровне отразить фактическое состояние инфраструктуры международных комбинированных перевозок и требования к транспортным услугам в Европе в сравнении с минимальными параметрами, изложенными в Соглашении СЛКП.

ПРИМЕЧАНИЕ: Распространение документов Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов не является более "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все документы, кроме докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/WP.24/год/порядковый номер. Доклады и повестки дня будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/WP.24/78).

2. В начале 1995 года секретариатом было выпущено добавление к "Желтой книге", в которое были включены новые страны, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП.

3. В соответствии с решениями, принятыми Рабочей группой на ее двадцать седьмой сессии (TRANS/WP.24/75, пункты 32-36), секретариат подготовил в рамках настоящего документа первый проект нового вопросника в отношении перечня текущих технических и эксплуатационных стандартов и параметров Соглашения СЛКП за 1997 год.

4. При подготовке этого вопросника секретариат принял во внимание мнения, излагавшиеся Рабочей группой ранее, в частности о том, что данные, которые предстоит собирать, должны быть сопоставимы с данными, собранными в 1992 году, с тем чтобы можно было определить достигнутый прогресс. Рабочая группа сочла также, что желательно сократить объем данных, представляемых правительствами, ограничиваясь, насколько это возможно, количественными данными, касающимися инфраструктуры и поездов. Отмечалось также, что следует в максимально возможной степени использовать результаты текущих исследований в этой области, проводимых Европейской комиссией и Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) (TRANS/WP.24/75, пункты 34 и 35).

5. Секретариат планирует передать странам вопросники с внесенными данными, которые уже были представлены в 1992 году. В этой связи страны должны будут лишь проверить данные, представленные в 1992 году, и добавить данные в том случае, если они ими в то время не располагали или если они касаются новых линий или объектов. Страны, участвующие в этом обследовании впервые, должны будут внести все элементы данных.

6. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть проект вопросника на предмет его возможного распространения среди всех заинтересованных стран - членов ЕЭК. Приведенный ниже проект вопросника с внесенными данными основан на примере Польши.

7. Те элементы данных в проекте вопросника, которые касаются параметров, содержащихся также в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), представлены на сером фоне.

8. В этой связи Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что ранее Основная рабочая группа по железнодорожному транспорту выносила рекомендацию о том, чтобы в будущем распространять вопросники, касающиеся перечней и стандартов СЛКП и СМЖЛ, одновременно, так как это позволило бы сэкономить ресурсы, необходимые для заполнения вопросников (TRANS/WP.24/65, пункт 24). Рабочая группа сочла, что объединение вопросников усложнит и без того весьма сложную структуру вопросника СЛКП и может привести к сокращению числа представляемых ответов. В данной связи

отмечалось, что для этого в существующий вопросник потребовалось бы включить многие дополнительные параметры и линии, так как железнодорожная сеть СМЖЛ охватывает как грузовые, так и пассажирские перевозки и не всегда совпадает с железнодорожными линиями, предусмотренными в Соглашении СЛКП (TRANS/WP.24/61, пункт 25).

в. ПРОЕКТ ВОПРОСНИКА

9. В приложениях III и IV к Соглашению СЛКП содержатся следующие минимальные стандарты и параметры, которые уже были включены в обследование за 1992 год и предлагаются также для включения в обследование за 1997 год:

СЛКП, приложение III: ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ

Железнодорожные линии: Параметры инфраструктуры

Количество путей:

Целевой показатель, предусмотренный СМЖЛ для новых линий: два пути.
В Соглашении СЛКП не содержится минимального требования в отношении количества путей, которые должны быть предусмотрены на существующих линиях, однако в нем отмечается, что должна обеспечиваться, как правило, высокая пропускная способность и точное соблюдение графиков комбинированных перевозок на линиях, имеющих не менее двух путей. Однопутные линии допускаются к использованию, если соблюдаются другие параметры СЛКП.

Габарит нагрузки:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): МСЖД В.
Целевой показатель: МСЖД С.

Минимальная расчетная скорость:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 100 км/ч.
Целевой показатель: 120 км/ч.

Разрешенная нагрузка на ось:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): для вагонов, движущихся со скоростью ≤ 100 км/ч - 20 т;
для вагонов, движущихся со скоростью ≤ 120 км/ч - 20 т.

Целевые показатели: для вагонов, движущихся со скоростью ≤ 100 км/ч – 22,5 т;
для вагонов, движущихся со скоростью ≤ 120 км/ч – 20 т.

Длина обгонных путей:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 600 м.

Целевой показатель: 750 м.

Ограничение пропускной способности железнодорожных линий:

Целевой показатель СЛКП: редко.

СЛКП, приложение IV: ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЕЗДОВ
И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

Поезда

Максимальная разрешенная длина поезда:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 600 м.

Целевой показатель: 750 м.

Максимальный разрешенный вес поездов:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 1 200 т.

Целевой показатель: 1 500 т.

Максимальная разрешенная нагрузка на ось вагона:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 20 т.

Целевые показатели: 20 т при скорости 120 км/ч и 22,5 при скорости 100 км/ч.

Эксплуатационная скорость:

Минимальный стандарт СЛКП (в настоящее время): 100 км/ч.

Целевой показатель: 120 км/ч.

Степень приоритета:

Целевой показатель СЛКП: высокая.

Поезда или группы вагонов прямого сообщения:

Целевой показатель СЛКП: часто.

Терминалы

Среднее время формирования поездов:

Целевой показатель СЛКП: максимум 60 мин.

Среднее время простоя грузовиков:

Целевой показатель СЛКП: максимум 20 мин.

Доступ по автодороге:

Целевой показатель СЛКП: хороший.

Доступ по железной дороге:

Целевой показатель СЛКП: хороший.

Ограничение пропускной способности:

Целевой показатель СЛКП: редко.

Пограничные пункты

Средняя продолжительность остановки:

Целевой показатель СЛКП: максимум 30 мин.

Совместно используемая пограничная станция:

Целевой показатель СЛКП: да.

Станция смены колесных пар

Продолжительность смены:

Целевой показатель СЛКП: как можно скорее.

В Соглашении СЛКП не указывается минимального требования о продолжительности смены колесных пар, однако в нем отмечается, что она должна быть произведена как можно скорее.

Железнодорожно-паромные переправы/порты

Средняя продолжительность операции типа "ро-ро" :

Целевой показатель СЛКП: максимум 60 мин.

СОГЛАШЕНИЕ СЛКП: ПРИЛОЖЕНИЕ III - Технические характеристики сети

Внимание: В приведенном ниже заполненном вопроснике содержатся данные, представленные за 1992 год.

Просьба включить дополнительные данные за 1997 год и изменить прежние данные, если они недействительны либо неверны.

Страна, использованная в качестве примера: Польша

Год: 1997

Линия СЛКП номер <u>b/</u>	Участок линии <u>c/</u>	Железнодорожные линии: Параметры инфраструктуры (СЛКП, приложение III) (Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП) <u>d/</u>					
		Количество путей (не указано)	Габарит погрузки (МСЖД В)	Минимальная расчетная скорость (100 км/ч) <u>e/</u> (120 км/ч)	Разрешенная нагрузка на ось (20 т) <u>f/</u> (22,5 т)	Длина обгонных путей (мин. 750 м)	Ограничение пропускной способности (редко) <u>g/</u>
1	2	3	4	5	6	7	8
С-Е 59	Свиноуйсьце - Щецин	2	С1	70	21	1 000	редко
	Щецин - Жепин	"	"	70(4)	22.5	"	"
	Жепин - Нова-Суль	"	В(3)	"	"	"	"
	Нова-Суль - Вроцлав	"	"	70	21,5	"	"
	Вроцлав - Ополе	"	"	"	"	1 000/700	"
	Ополе - Шалупки	"	"	70(4)	22.5	1 000	"
С 65(1)	Нова-Суль - Веглиник	1	"	60(4)	20	700	"
	Веглиник - Згожелец	2	"	70	"	1 000	"
	Згожелец - Завидув	1	"	50	"	500	"
С 59(2)	Вроцлав - Медзылесе	2/1	"	70	"	1 000/700	"
С-Е 65	Гдыня - Тчев	2	С1	"	22.5	1 000	"
	Тчев - Варшава	"	"	"	20	"	"
	Варшава - Гродзиск	"	"	"	22,5	1 300	"
	Гродзиск - Заверце	"	"	"	21.5	"	"
	Заверце - Катовице	"	"	60	22,5	1 000	"
	Катовице - Зебожидовице	"	"	"	"	"	"
С5/1)	Тчев - Здуньска-В.	"	В(3)	70	"	"	"
	Здуньска-В. - Хожев-	"	"	"	"	"	"
	Хожев-С. - Хербы-Н.	"	"	"	"	"	"
	Хербы-Н. - Катовице	"	"	60	"	"	"
С5/1(2)	Здуньска-В. - Лодзь	"	"	"	21	"	"
С5/2(1)	Хожев-С. - Ченстохова	1	"	"	22,5	"	"
	Ченстохова - Заверце	2	"	"	"	"	"
С5/3(1)	Хербы-Н. - Пачина	"	"	"	"	"	"
	Пачина - Козле	"	"	"	"	"	"

(1) Не является частью приложения II к СЛКП.

(2) Польша внесла предложение об изменении наименования этой линии.

(3) С ограничениями.

(4) Ограничение скорости влечет за собой ограничение пропускной способности.

СОГЛАШЕНИЕ СЛКП: ПРИЛОЖЕНИЕ IV - Эксплуатационные характеристики поездов и минимальные требования к инфраструктуре Поезда

Внимание: В приведенном ниже заполненном вопроснике содержатся данные, представленные за 1992 год.

Просьба включить дополнительные данные за 1997 год и изменить прежние данные, если они недействительны либо неверны.

Страна, использованная в качестве примера: Польша*

Год: 1997

Эксплуатационные характеристики поездов, используемых для комбинированных перевозок (СЛКП, приложение IV) (Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП)					
Максимальная разрешенная длина поезда (мин. 750 м)	Максимальный разрешенный вес поезда (мин. 1 500 т)	Максимальная разрешенная нагрузка на ось вагона (мин. 20 т) г/	Эксплуатационная скорость (мин. 120 км/ч)	Степень приоритета (высокая) h/	Поезда или группы вагонов прямого сообщения (маршрутные составы) (часто) i/
9	10	11	12	13	14
600	3 200	21	70	-	редко
"	"	22,5	70(1)	-	"
"	"	"	"	-	"
"	"	21,5	70	-	"
"	"	"	"	-	"
"	"	22,5	70(1)	-	"
"	2 000	20	60(1)	-	"
"	2 400	"	70	-	"
400	1 200	"	50	-	"
550	1 800	"	70	-	"
600	2 100	22,5	"	-	"
"	"	20	"	-	"
"	2 400	22,5	"	-	"
"	"	21,5	"	-	"
"	"	22,5	60	-	"
"	"	"	"	-	"
"	1 800	"	70	-	"
"	"	"	"	-	"
"	"	"	"	-	"
"	"	"	60	-	"
"	2 400	21	"	-	"
"	2 000	22,5	"	-	"
"	"	"	"	-	"
"	2 400	"	"	-	"
"	"	"	"	-	"

(1) Ограничение скорости влечет за собой ограничение пропускной способности.

* Приведенные в настоящей таблице данные относятся к участкам линий, приведенным в левой части таблицы.

СОГЛАШЕНИЕ СЛКП: ПРИЛОЖЕНИЕ IV - Эксплуатационные характеристики поездов и минимальные требования к инфраструктуре Терминалы

Внимание: В приведенном ниже заполненном вопроснике содержатся данные, представленные за 1992 год.

Просьба включить дополнительные данные за 1997 год и изменить прежние данные, если они уже недействительны или неверны.

Страна, использованная в качестве примера: Польша

Год: 1997

Минимальные требования к объектам, используемым для комбинированных перевозок (СЛКП, приложение IV)					
Терминалы (СЛКП, приложение IV)					
(Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП)					
Терминал (местонахождение/ название) <u>j</u> /	Среднее время формирования поездов <u>k</u> / (макс. 60 мин.)	Среднее время простоя грузовиков <u>l</u> / (макс. 20 мин.)	Доступ по автодороге (хороший) <u>m</u> /	Доступ по железной дороге (хороший) <u>n</u> /	Ограничение пропускной способности (редко) <u>o</u> /
15	16	17	18	19	20
Лодзь	...	...	хороший	хороший	редко
Гдыня	720	...	"	"	"
Гданьск	120	...	"	"	"
Варшава	...	...	"	"	"
Сосновица	...	...	"	"	"
Вроцлав	120/480	...	"	"	"
Краков	120	...	"	"	"
Познань	...	...	"	"	"
Щецин	120/480	...	"	"	"
Малашевице	...	...	...	...	...
Свиноуйсьце	...	...	...	...	...

**СОГЛАШЕНИЕ СЛКП: ПРИЛОЖЕНИЕ IV - Эксплуатационные характеристики поездов
и минимальные требования к инфраструктуре
Пограничные пункты**

Внимание: В приведенном ниже заполненном вопроснике содержатся данные, представленные за 1992 год.

Просьба включить дополнительные данные за 1997 год и изменить прежние данные, если они уже недействительны или неверны.

Страна, использованная в качестве примера: Польша

Год: 1997

Минимальные требования к объектам, используемым для комбинированных перевозок (СЛКП, приложение IV)			
Пограничные пункты (Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП)			
Пограничный пункт (местонахождение/название) <u>j</u> /	Средняя продолжительность остановки <u>p</u>/ (макс. 30 мин.)	Совместно используемая пограничная станция (да)	Возникающие проблемы <u>n</u>/
21	22	23	24
Зебжидовице	60	да	-
Згожелец	30	"	-
Медька	120	"	-
Пшемысль (1)	60	"	-
Мушина (1)	120	"	-
Куновице	30	"	-
Тересполь	60/720	"	-
Завидув	30	"	-
Медзылесе	"	"	-
Шалупки (1)	30	"	-

(1) Не является частью приложения II к СЛКП.

СОГЛАШЕНИЕ СЛКП: ПРИЛОЖЕНИЕ IV -

Эксплуатационные
характеристики поездов и
минимальные требования к
инфраструктуре

Станции смены колесных
пар/железнодорожно-паромные
переправы/порты

Внимание: В приведенном ниже заполненном вопроснике содержатся данные, представленные за 1992 год.

Просьба включить дополнительные данные за 1997 год и изменить прежние данные, если они уже недействительны или неверны.

Страна, использованная в качестве примера: Польша

Год: 1997

Минимальные требования к объектам, используемым для комбинированных перевозок (СЛКП, приложение IV)						
Станции смены колесных пар (СЛКП, приложение IV) (Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП)			Железнодорожно-паромные переправы/порты (СЛКП, приложение IV) (Ниже в скобках приводятся целевые показатели, указанные в СЛКП)			
Станции смены колесных пар (местонахождение/название) <u>г</u> /	Продолжительность смены колесных пар (как можно скорее)	Возникающие проблемы <u>н</u> /	Железнодорожно-паромная переправа/порт (местонахождение/название) <u>г</u> /	Средняя продолжительность операций типа "ро-ро" <u>г</u> /	Координация железнодорожно-паромного расписания (да)	Возникающие проблемы <u>н</u> /
25	26	27	28	29	30	31
Медыка (1)(2)	Гдыня	720	да	-
Тересполь (2)	Свиноуйсьце	480	"	-
Пшемысль				

(1) Не является частью приложения II к СЛКП.

(2) Только для пассажирских поездов.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ К ВОПРОСНИКУ

Для разъяснения кодировки габарита погрузки, используемой некоторыми странами (т.е. Германией и Италией), следует указать, что:

МСЖД Б = Р 45, С 45; Р = железнодорожные платформы с карманами;

МСЖД С = Р 102, С 102; С = контейнеры/съемные кузова.

Чем выше номер кодировки, тем больше он соответствует габариту погрузки МСЖД С.

Примечания к вопросу

- а) Железнодорожная сеть, предусмотренная в Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП от 1 февраля 1991 года).
- б) См. СЛКП, приложение I.
- в) Линии СЛКП в стране следует разделить на участки (составные части линий), имеющие одинаковые или практически одинаковые параметры инфраструктуры (например, Бельгия: линия С-Е 15 может быть разделена на два участка: "(Розендаль-) Антверпен-Брюссель" и "Брюссель-Кеви (-Феньи)").
- г) Указанные в СЛКП целевые показатели, содержащиеся в таблице, касаются только существующих линий. Для новых линий СЛКП предусматривается габарит погрузки С. При заполнении таблицы выносились фактические показатели, указывающие значение параметров, предусматривающих наибольшие ограничения.
- д) Для вагонов ≤ 100 км/ч - 22,5 т; для вагонов ≤ 120 км/ч - 20 т.
- е) Дневная пропускная способность железнодорожных линий, предназначенных для комбинированных перевозок, должна быть достаточной, чтобы избежать простоя поездов, используемых для комбинированных перевозок. Такие поезда не должны простаивать на линиях в нерабочие часы (СЛКП, приложение IV, пункт 8).
- ж) 20 т при скорости 120 км/ч; 22,5 т при скорости 100 км/ч.
- з) Поезда, используемые для комбинированных перевозок, должны пользоваться максимальным приоритетом (СЛКП, приложение IV, пункт 7).
- и) Использование поездов прямого сообщения или перевозки группами вагонов (СЛКП, приложение IV, пункт 13).
- й) Терминал(ы), пограничный(ые) пункт(ы), станция(и) смены колесных пар или железнодорожно-паромные переправы/порты, указанные в СЛКП, приложение II.

- к) Период времени между крайним сроком принятия грузов и отправлением поездов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов и т.д.).
- л) Сокращение до возможного минимума простоев автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сборку грузовых единиц.
- м) Просьба указать следующее: "хороший", "удовлетворительный" или "неудовлетворительный".
- н) Просьба охарактеризовать ниже причину ограничения пропускной способности или возникающие проблемы (см. СЛКП, приложение IV, пункты 10-12, 14-17).
- о) Просьба указать следующее: "никогда", "редко", "временами", "часто" или "всегда".
- р) Соглашением СЛКП предусматривается, что остановка на границе должна быть, по возможности, исключена (СЛКП, приложение IV, пункт 14). Если остановки не требуется, то просьба указать значение "0".
- q) Быстрая загрузка и разгрузка паромных судов и хранение грузовых единиц/вагонов (по возможности, не более одного часа).

Разъяснение условных обозначений и сокращений, использованных в вопроснике

...	-	данные отсутствуют
-	-	нулевое значение
.	-	неприменимо
км/ч	-	километров в час
т	-	тонна
м	-	метр
мин.	-	минута
