



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/1998/1  
21 January 1998

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам

(Двадцать девятая сессия, 30 и 31 марта 1998 года,  
пункт 4 повестки дня)

**ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ  
ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ 1997 ГОДА**

Записка секретариата

Ниже секретариат воспроизводит выступление Председателя Рабочей группы г-на А. Майяра на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде 1997 года (Вена, 12-14 ноября 1997 года).

\* \* \*

**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.24/76).

1. В условиях острой конкуренции, либерализации и глобализации экономики любой вид экономической деятельности, включая транспортную, претерпевает коренные изменения.
2. Активизация этой деятельности сопровождается перегрузкой многих европейских маршрутов, независимо от вида транспорта.
3. Стремление к удовлетворению потребностей рынка стимулирует ценовую конкуренцию до такой степени, что допускается полное или частичное пожертвование издержками, в том числе транспортными.
4. Под постоянным стрессом находятся соответствующие операторы перевозок, действия которых обуславливаются требованиями об отказе от складирования грузов, о доставке грузов точно в срок.
5. Это все возрастающее напряжение неблагоприятным образом отражается на качестве как перевозок, так и окружающей среды, в котором заинтересованы все.
6. Что же делать: создавать новые и более обширные инфраструктуры либо совершенствовать и эффективнее эксплуатировать уже имеющиеся?
7. Территориальное обустройство осуществлялось недостаточно эффективно.
8. Должен быть задействован наш финансовый потенциал, хотя у нас и нет широкого выбора. Выход из создавшейся ситуации существует.
9. Лучшим связующим звеном между транспортом и окружающей средой служит принцип интермодальности, а в случае грузовых перевозок наиболее удобен комбинированный транспорт.
10. Являясь весьма экономичными с точки зрения пространства, времени, энергии и финансирования в силу четкой организации цепи, объединяющей различные виды транспорта, комбинированные перевозки служат конкретным средством удовлетворения потребности в долгосрочной, надежной и – по этой причине – способствующей повышению качества окружающей среды мобильности с точки зрения как человеческого фактора, так и в физическом отношении, а также как в социальном, так и в экономическом смысле.
11. Вместе с тем при всех позитивных характеристиках комбинированных перевозок на них в настоящее время, по оценкам, основанным на имеющихся статистических данных, приходится лишь 4–5% от общего объема грузов, перевозимых в Европе, и они не характеризуются тенденциями к росту, которые отличались бы от тенденций, характерных для всего транспортного потока.
12. В этой связи возникает вопрос о том, является ли это причиной или следствием недостаточной интермодальности?

13. Прежде чем уточнить ответ на этот вопрос, необходимо четко указать ключевые термины, поскольку в совокупности используемых терминов зачастую смешиваются различные понятия. Данная Конференция ввиду присутствия на ней многочисленных представителей служит слишком удобной возможностью, чтобы не напомнить о работе, проводящейся в этой области группой национальных и международных экспертов в рамках ЕКМТ и по согласованию с ЕС и ЕЭК ООН.

14. Во-первых, уместно определить понятие смешанных перевозок как операции, осуществляемые более чем одним видом транспорта без иных уточнений, помимо транспортировки, а иными словами – как отдельные операции, требующие перевалки грузов. Во-вторых, целесообразно остановиться на интермодальной концепции, охватывающей транспортировку, в рамках которой грузы помещаются в соответствующую емкость – назовем ее ЕИП (т.е. единицей интермодальной перевозки); именно эта ЕИП передается от одного вида транспорта другому без извлечения данного груза. Иначе говоря, как раз в контексте цепи должна быть от начала и до конца организована передача этой емкости от одного транспортного средства другому. И наконец, следует выделить комбинированные перевозки, осуществляющиеся в Европе в рамках цепи, в которой автомобильный транспорт служит конкретно для терминальной или доставочной транспортировки.

15. Почему же комбинированные перевозки не пользуются большим успехом?

16. Данная транспортная цепь требует особенно тонкой организации и тщательного контроля, что обуславливает необходимость сопряжения. Это влечет за собой издержки, которые не совместимы с перевозками одним видом транспорта. Кроме того, они могут быть привлекательны лишь при определенных расстояниях и их технические пределы, согласно выводам, сделанным на основе анализа различных расчетов, могут варьироваться от 200 до 800 км.

17. По статистическим данным, 85% общего объема грузовых перевозок приходится на расстояния не более 150 км. В этих случаях единственным подходящим видом транспорта является автомобильный. В данном отношении у Бельгии есть все основания подтвердить, что лишь весьма незначительная часть ее внутренних перевозок осуществляется на расстояния более 150 км и что самые большие расстояния транспортировки едва ли достигают 300 км.

18. Вместе с тем оставшиеся 15% приходятся в основном на международные перевозки, и именно в этом случае речь идет о рынке комбинированных перевозок!

19. Краткий анализ ситуации показывает, что в экономическом смысле исключительные места на рынке перевозок сегодня занимают опасные грузы, а также материалы и запасные части, предназначенные для сборки автомобилей, и в меньшей степени бытовые электроприборы, а также – в географическом смысле – транзитная альпийская транспортировка и начальная или конечная подвозка морских контейнеров в рамках межконтинентальных перевозок.

20. Для совершенствования логистической организации используются непрерывно развивающиеся информационные технологии и техника, однако эти усилия остаются безуспешными не только из-за невысокой надежности цепи, обусловленной ее комплексным характером, но и под влиянием нынешнего уровня цен, которые неизменно сопоставляются с ценами на автомобильные перевозки и никогда не будут ниже этих цен.

21. Основные задачи комбинированных перевозок состоят как в гарантировании высококачественной транспортировки, так и в установлении предельных цен, которые сравнивать лишь с ценами на автомобильные перевозки неуместно ввиду соответствующих реальных издержек, исчисляемых в той или иной степени по различным видам транспорта, в частности в плане воздействия на окружающую среду (уровень загрязнения, шума, энергопотребления и безопасности в расчете на тонну перевезенного груза, потребность в использовании территории для строительства новых автомобильных инфраструктур). В ЕКМТ проводятся исследования для определения этих издержек.

22. Не дожидаясь результатов этих исследований и принятия решений, которые ими будут обусловлены, вся Европа – от Урала до Атлантики – принимает данный вызов!

23. По сравнению с другими континентами, она располагает наиболее плотной в мире сетью внутренних, сухопутных и каботажных перевозок, которая, тем не менее, используется неполностью или неправильно, так как ей недостает многочисленных соединений и несогласованные нормы, существующие в разных странах, препятствуют взаимодействию.

24. Однако комбинированные перевозки в состоянии обеспечить многочисленные соединения посредством задействования всех имеющихся в наличии видов транспорта и организации промежуточных этапов в рамках одной и той же цепи. Автомобильные перевозки, являющиеся в данной связи наиболее гибким элементом и обеспечивающие доставку груза "до двери" клиента, дополняют железнодорожные, внутренние водные и каботажные перевозки, покрывающие наиболее значительные расстояния. Суть проблемы комбинированных перевозок состоит в необходимости перевалки ЕИП, их ценах, издержках и оперативности! Успех зависит непосредственно от возможностей сопряжения, которые должны быть надежными и экономичными.

25. В силу своей, разумеется, комплексной организации комбинированные перевозки вписываются с учетом использования ЕИП в логистические концепции, открывающие им доступ к экономическим сферам, в которых производственная деятельность требует транспортировки материалов и деталей между многочисленными пунктами. Это же имеет непосредственное отношение к производству автомобилей и функционированию тех видов промышленности, в которых используются различные составляющие элементы опасных веществ.

26. Исключительная точность всех этих действий обуславливает контроль за единицами интермодальной перевозки (ЕИТ), которые в особенности привлекательны для этих секторов, требующих гарантии доставки "от двери до двери" и полной информации о передвижении своих грузов для безупречной интеграции в производственный цикл.
27. Комбинированные перевозки можно сравнивать с эстафетным бегом! Впрочем, речь идет не о новом олимпийском виде спорта.
28. Вместе с тем, подобно реальному эстафетному бегу, основное значение имеет как общий результат всех бегунов, так и сочетание усилий каждого, кто осуществляет передачу, в данном случае ЕИП. Эффективность зависит как от скорости каждого участника, так и аккуратности передачи эстафетной палочки из рук в руки. Каждое из усилий в цепи имеет решающее значение и способствует успешному обслуживанию.
29. Позвольте мне привести еще одно сравнение. Эстафетная палочка, как и ЕИП, должна передаваться осторожно, так как она будет использоваться в других забегах!
30. Такая динамика зиждется на комплексе невидимых, но столь же важных усилий, а именно по информированию. Информация о грузе стала фактически одним из составных элементов цепи. Информационное сопровождение груза при его транспортировке стало неизбежным ввиду развития систем баз данных. Клиент неизменно стремится получить информацию как об ЕИП, так и о транспортном средстве либо же как о транспортировке груза, так и о пунктах сопряжения.
31. Эти данные используются одновременно как для целей контроля, так и для организации последующих этапов производственного процесса, распределения грузовых потоков с момента заказа продукции до момента выставления счета за предоставленные услуги.
32. Транспорт становится в каком-то смысле одним из элементов производства. Данная эволюция прекрасно вписывается в концепцию комбинированных перевозок. Ускорению этой интеграции может способствовать каждый элемент груза, перевозимого в ЕИТ, если эти элементы будут унифицированы, т.е. в свою очередь сами группированы на таких стандартных единицах, как поддоны.
33. Таким образом, комбинированные перевозки находятся в центре экономической деятельности, рамки которой выходят за пределы обычного перемещения груза. Данный подход также включает в себя новый режим ответственности, охватывающий транспорт.
34. Точнее говоря, комбинированные перевозки в силу их организации основываются на инициативах – как государственных, так и частных; как национальных, так и международных – и объединяют всех возможных партнеров. Бельгия, находясь в центре Европы – на ее атлантическом побережье – и являясь страной как транзита, так и экспорта, переживает, подобно другим странам, период комбинированных перевозок.

35. Для иллюстрации такого взаимодействия между различными участниками транспортной деятельности уместно привести несколько примеров.

- Группа "Фер", т.е. НОЖД Бельгии и ее филиалы, совместно с портом Антверпена приступила к строительству новых трансатлантических контейнерных терминалов, одним из которых будет обеспечиваться сухопутная подвозка контейнеров по железной дороге, а другой будет служить пунктом перевалки грузов, доступным для судов различных типов, включая "over panamax".
- Компания НС Карго и НОЖД Бельгии/КАРГО объединили свои усилия для обеспечения челночных перевозок ЕИП "от двери до двери" между Роттердамом и Антверпеном после обоюдного признания квалификации своих водителей и параметров своих технических средств.
- Не дожидаясь перегрузки своих объектов в Лилле, компания SNC объединила свои усилия с бельгийскими коллегами в целях строительства нового общего терминала в Мускроне для удовлетворения спроса клиентуры по обе стороны границы.
- Оператор терминала водных перевозок в Льеже объединил свои усилия с группой "Фер" в целях совместного управления различными терминалами в агломерации Льежа, что позволит расширить предложение услуг, которые весьма в скором времени будут предоставляться также для наземного и воздушного транспорта.
- Обычное обустройство исключительно бельгийских самоходных судов типа 600Т при помощи рельсовой балластировки позволит обеспечить в порту Лилля контейнерное соединение с Антверпеном и Роттердамом по ограниченному пока (до окончания работ по расширению судоходного пути в Куртре) габариту.
- Специализация НОЖД Бельгии в перевозке по некоторым железнодорожным маршрутам грузов, которые уже приспособлены к наиболее распространенным ЕИП, позволяет учитывать в рамках капиталовложений необходимые габариты для доставки наиболее крупных контейнеров и съемных кузовов.
- Операторы как железнодорожно-автомобильных, так и морских контейнерных перевозок руководствуются международными стандартами качества (CORTAX и QUALITY NET), гарантируя предложение (с учетом штрафных санкций) и концентрируя свои услуги в узловых пунктах европейского значения, задействуя железнодорожные компании и операторов перевозок в туннеле под Ла-Маншем.
- Операторы железнодорожных и автомобильных перевозок и их клиенты объединили свои усилия с администрацией порта в Брюсселе для создания общей интермодальной зоны сопряжения с целью обработки и складирования грузов в рамках нового морского и речного соединения благодаря установке специальных козловых кранов.

36. Наши страны способны привести многочисленные примеры, подтверждающие, что комбинированные перевозки обладают потенциалом развития, так как в области речных, каботажных/морских перевозок на короткие расстояния имеются соответствующие резервы и существуют надлежащие эксплуатационные возможности благодаря новой погрузочно-разгрузочной технике и информационным технологиям. Два условия, необходимых для достижения успеха в этом деле, заключаются, с одной стороны, в установлении норм, позволяющих добиться максимального взаимодействия при наименьших затратах, а с другой – в оптимизации функционирования каждого вида транспорта и гарантировании им услуг.

37. Заслуживают внимания и многие другие аспекты комбинированных перевозок, в частности унификация ЕИП, являющаяся неременным условием транспортировки "от двери до двери", несмотря даже на то, что диверсификация типов этих единиц необходима для удовлетворения потребностей клиентуры. Так, в настоящее время испытываются съемные кузова, пригодные к штабелированию и, таким образом, – после железнодорожной и автомобильной перевозки – к транспортировке по речным и морским путям. Отныне могут вводиться в эксплуатацию новые соединения, объединяющие три вида транспорта вместо двух.

38. Стимулирование комбинированных перевозок – а точнее, несопровождаемых, так как методика "бегущего шоссе" является дорогостоящим решением, поскольку в этом случае железнодорожный транспорт лишь дополняет автомобильный, – только начинается, и предстоит еще провести многочисленные исследования для поиска других возможностей.

39. Комбинированные перевозки не противопоставляют различные виды транспорта друг другу, а объединяют их и, более того, привлекают участников экономической деятельности к своей организации, а государственные органы – к обустройству территории и регламентации транспортного сектора.

40. Объединение этих усилий в интересах мобильности затрагивает как национальных, так и международных участников данной деятельности.

41. В этой связи следует приветствовать рабочую инициативу в области транспорта, с которой давно выступила ЕЭК ООН и реализация которой привела, в частности, к созыву нынешней Конференции по транспорту и окружающей среде, поскольку она способствовала обеспечению постоянных контактов между государственными органами и такими специализированными международными организациями, занимающимися вопросами перевозок, в том числе комбинированных, как МСККП.

42. В настоящее время усилия и других международных органов направлены на достижение прогресса в области комбинированных перевозок. Так, Европейский союз осуществляет пересмотр своих нормативных положений о комбинированных перевозках, разработанных в 70-х годах, на основе опыта реализации экспериментальных проектов с 1992 года, приводит в порядок свои трансъевропейские транспортные сети, в том числе

комбинированных перевозок, и содействует развитию тех транспортных грузовых коридоров, в которых услуги предоставляются по образцу основных действующих соединений системы комбинированных перевозок.

43. ЕКМТ, со своей стороны, стремится разработать модели распределения социальных издержек, позволяющие интернализировать внешние издержки функционирования различных видов транспорта, периодически анализирует основные соединения в рамках комбинированных перевозок с использованием железнодорожных платформ в качестве автоприцепов (железнодорожно-автомобильные перевозки) и добивается более тесного взаимодействия сухопутного и морского транспорта.

44. ЕЭК ООН, принимающая нас сегодня, играет роль первопроходца в осознании направлений развития техники, в стремлении к согласованию общих условий перевозок со странами других континентов, и особенно в разработке на общеевропейском уровне таких базовых соглашений по всем сетям сухопутного транспорта, как протокол, открытый для подписания 13 ноября 1997 года.

45. Тот факт, что эти усилия предпринимаются одновременно, подтверждает необходимость их взаимодополняемости и разделения задач, поскольку их масштабы весьма обширны.

46. Перспективы сопоставимы с трудностями, которые предстоит преодолеть, однако участие правительств большего числа стран в работе всех межправительственных органов послужит залогом для проведения в будущем новой политики в области мобильности.

47. Такое сосредоточение усилий неизменно требует более тщательной и эффективной координации в области определения основы или уровня деятельности, ответственность за осуществление которой следует распределить, во избежание дублирования и даже противоречий между должностными обязанностями. В качестве примера можно указать сотрудничество между тремя органами, занимающимися статистикой.

48. Бельгия принимает и будет принимать участие в деятельности в каждой из трех областей, объединенных темой "Транспорт и окружающая среда", руководствуясь следующими ключевыми принципами:

- мобильность;
- конкретные условия функционирования;
- разумная конкуренция;
- качество и безопасность.

Она поздравляет Отдел транспорта ЕЭК ООН с организацией нынешней встречи в Вене.

---