



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/2000/5  
6 October 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам

**ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ СЛКП**

**Записка секретариата ЕЭК ООН**

Примечание: В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее тридцать четвертой сессии (4-6 сентября 2000 года), секретариат публикует ниже свой анализ вышеупомянутого перечня в качестве своего официального документа.

**А. МАНДАТ И ЦЕЛЬ**

На своей шестидесятой сессии (ECE/TRANS/125, пункт 101) Комитет по внутреннему транспорту одобрил решение Рабочей группы по комбинированным перевозкам ЕЭК ООН (WP.24) подготовить второй перечень технических и эксплуатационных параметров сети СЛКП за 1997 год. Учитывая решение Основной рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) подготавливать в будущем перечень для СЛКП и СМЖЛ одновременно, Комитет просил включить в этот перечень данные СМЖЛ.

На своей двадцать девятой сессии (TRANS/WP.24/79, пункт 23) Рабочая группа по комбинированным перевозкам утвердила проект вопросника (TRANS/1998/2) и поручила секретариату ЕЭК ООН включить в Соглашение СМЖЛ все соответствующие параметры, а также линии СМЖЛ, не являющиеся частью сети Соглашения СЛКП (TRANS/WP.24/79, пункт 23). В 1999 году вопросник был разослан странам для окончательной подготовки.

Цель данного мероприятия заключается в том, чтобы обновить и окончательно доработать перечень существующих стандартов инфраструктуры для железнодорожных и комбинированных перевозок в Европе, с тем чтобы получить возможность сопоставить их с целевыми показателями, определенными в Соглашениях СМЖЛ и СЛКП, и оценить изменения, которые произошли в области инфраструктуры железнодорожного транспорта и терминалов, а также эксплуатационной эффективности международных железнодорожных и комбинированных перевозок.

## **В. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) создает правовую основу для развития и повышения эффективности инфраструктуры и услуг в области международных комбинированных перевозок, в частности инфраструктуры и услуг в сфере комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок. Комбинированные автомобильно-железнодорожные перевозки включают перевозки на железнодорожных вагонах контейнеров, съемных кузовов и составов транспортных средств в специально оборудованные терминалы и в обратном направлении. В СЛКП определены все важнейшие европейские железнодорожные линии, используемые для международных комбинированных перевозок, указаны все терминалы, пограничные пункты, паромные переправы и другие объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок, установлены приемлемые на международном уровне стандарты инфраструктуры для этих линий и соответствующих объектов, используемых для осуществления комбинированных перевозок, и предписаны приемлемые на международном уровне эксплуатационные параметры поездов, а также объектов и оборудования, используемых для комбинированных перевозок. Европейские государства, ставшие договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП, обязуются предпринимать усилия по его осуществлению, включая строительство или модернизацию на своей территории в рамках своих внутригосударственных программ, но без каких-либо временных ограничений железнодорожных линий и соответствующих объектов, используемых для комбинированных перевозок.

Соглашение СЛКП вступило в силу 20 октября 1993 года. К настоящему времени договаривающимися сторонами Соглашения являются следующие европейские государства: Австрия; Беларусь; Бельгия; Болгария; Венгрия; Германия; Греция; Грузия; Дания; Италия; Люксембург; Нидерланды; Норвегия; Польша; Португалия; Российская Федерация; Румыния; Словакия; Словения; Турция; Финляндия; Франция; Хорватия; Чешская Республика; Швейцария.

С постоянно обновляемой информацией о положениях и статусе Соглашения СЛКП можно ознакомиться на соответствующем сайте ЕЭК ООН ([www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm)).

### **С. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)**

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) также обеспечивает международно-правовую основу для развития в Европе взаимосвязанной международной железнодорожной сети в целях облегчения и расширения международных железнодорожных перевозок на всем континенте. В СМЖЛ определены железнодорожные линии, имеющие большое международное значение - **железнодорожная сеть "Е"**, и указаны параметры инфраструктуры, которым они должны соответствовать. В Соглашении определены параметры инфраструктуры для двух категорий линий: уже существующих линий и новых линий, которые будут строиться. Последние также подразделяются на линии, предназначенные для грузовых и пассажирских перевозок, и линии, используемые только для пассажирских перевозок. СМЖЛ также пересматривается в каждом случае, когда возникает необходимость должным образом учесть изменения, происходящие в Европе в области политики и транспорта. Становясь договаривающимися сторонами СМЖЛ, европейские государства берут на себя обязательство предпринимать усилия по его осуществлению, включая строительство или модернизацию в рамках своих внутригосударственных программ, но без каких-либо временных ограничений, железнодорожной сети "Е", пролегающей по их территории.

После вступления Соглашения в силу в 1989 году его договаривающимися сторонами к настоящему времени стали следующие европейские государства: Беларусь; Бельгия; Болгария; Босния и Герцеговина; бывшая югославская Республика Македония; Венгрия; Германия; Греция; Италия; Люксембург; Польша; Португалия; Республика Молдова; Российская Федерация; Румыния; Словакия; Словения; Турция; Украина; Франция; Хорватия; Чешская Республика; Югославия.

С постоянно обновляемой информацией о положениях и статусе Соглашения СМЖЛ можно ознакомиться на соответствующем сайте ЕЭК ООН ([www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm)).

#### **D. ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ СЛКП И СМЖЛ**

На основе информации, представленной странами - членами ЕЭК ООН, секретариат подготовил в настоящем документе сводные данные о существующих технических и эксплуатационных стандартах и параметрах железнодорожных и комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок в Европе в сопоставлении с минимальными стандартами, предусмотренными в Соглашениях СЛКП и СМЖЛ.

После 31 декабря 1999 года в секретариат передали полностью или частично заполненные вопросники следующие 24 страны - члена ЕЭК ООН: Австрия; Беларусь; Бельгия; Болгария; бывшая югославская Республика Македония; Венгрия; Германия; Греция; Дания; Ирландия; Италия; Люксембург; Норвегия; Польша; Республика Молдова; Российская Федерация; Словакия; Словения; Турция; Финляндия; Франция; Хорватия; Чешская Республика; Швейцария.

Для тех стран, которые не обновили свою информацию, приведенные в таблицах данные отражают положение на 1992 год. К числу этих стран относятся: Испания, Нидерланды, Португалия, Румыния и Соединенное Королевство.

Представленная этими 29 странами информация приведена в приложении к настоящему документу.

В следующих разделах настоящего доклада приводится сводная информация, полученная от стран - членов ЕЭК ООН, проводится ее сопоставление с соответствующими минимальными параметрами, предписанными в соглашениях СЛКП и СМЖЛ, и отмечаются изменения, происшедшие после составления предыдущего перечня.

## **I. Железнодорожные линии: параметры инфраструктуры**

### **Количество путей**

Согласно целевому показателю, приведенному в обоих соглашениях, новые линии должны быть двухпутными. Несмотря на отсутствие в соглашениях минимальных требований в отношении количества путей, которыми должны быть оборудованы **существующие** линии, в них отмечается, что, как правило, высокую пропускную способность и точное соблюдение графиков движения можно будет обеспечить только на линиях, имеющих не менее двух путей.

И хотя после составления перечня 1992 года положение в этой области значительно улучшилось, однопутные участки все еще существуют в обеих сетях, в частности в периферийных регионах континента. До тех пор, пока спрос на перевозки будет оставаться на прежнем уровне, наличие таких участков не должно препятствовать осуществлению эффективных железнодорожных перевозок, хотя вполне можно было бы затронуть вопрос о реальном значении этих участков для международных железнодорожных перевозок. Если ситуация изменится, то в будущем на этих однопутных линиях потребуются провести широкомасштабные работы по модернизации, поскольку в ряде случаев по многим параметрам эти участки также имеют низкие показатели.

### **Габарит погрузки**

В обоих соглашениях указаны следующие минимальные стандарты: МСЖД В - для существующих линий и МСЖД С - для новых линий. Большая часть сети соответствует стандарту МСЖД В, допускающему перевозку наиболее распространенных типов контейнеров (контейнеры ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,90 м), съемных кузовов (шириной до 2,5 м и высотой 2,6 м) и полуприцепов на специальных вагонах-платформах с карманами, но не позволяющему осуществлять перевозку грузовых автотранспортных средств и их составов. Поскольку стоимость затрат на модернизацию существующих линий до уровня стандартов МСЖД С является чрезвычайно высокой, это обстоятельство будет являться главным фактором, ограничивающим развитие комбинированных перевозок (и, в частности, контейнерных транспортных операций) в некоторых регионах.

### **База**

В большинстве стран либо уже применяется стандарт МСЖЛ-СЛКП, равный 4 м, либо он будет применяться в ближайшем будущем (в странах, в которых база сейчас составляет не менее 3,5 м).

### **Минимальная расчетная скорость**

В СМЖЛ и СЛКП приведены разные значения этого параметра. В СЛКП показатель минимальной скорости для существующих линий равен 100 км/ч, а в СМЖЛ его значение установлено на уровне 160 км/ч. В СЛКП для новых линий предписан целевой показатель в 120 км/ч, в то время как в СМЖЛ показатель минимальной скорости составляет 250 км/ч для линий, используемых для комбинированных перевозок, и 300 км/ч – для линий, предназначенных для движения пассажирских поездов.

Совершенно очевидно, что стандарты СМЖЛ весьма далеки от реальных значений скоростей движения поездов. Требование осуществлять движение со скоростью 300 км/ч выполняется только на некоторых из недавно построенных высокоскоростных линиях (данные, по которым не поступают, поскольку, как предполагается, основное внимание в перечне должно уделяться грузовым перевозкам). Учитывая существующие условия, скорость даже в 250 км/ч является слишком высокой. Кроме того, требование осуществлять движение на существующих линиях с минимальной скоростью в 160 км/ч выполняется только на весьма ограниченном числе участков. Принимая во внимание масштаб экономических и экологических затрат, которые, как правило, связаны с обеспечением таких расчетных скоростей, эти целевые показатели, вероятно, следует пересмотреть и уменьшить. Возможно, следует также учитывать тот факт, что другие переменные (и, в частности, эффективные методы и схемы управления перевозками, применяемые также в отношении терминалов и пограничных пунктов) могут оказать более существенное влияние на качество услуг в области грузовых перевозок, чем достижение высоких расчетных скоростей движения на отдельных участках сети.

На значительном числе участков железнодорожной сети, в частности на Балканах, по-прежнему не удается обеспечить соблюдение даже более низких целевых показателей СЛКП (100 км/ч для существующих линий и 120 км/ч для новых линий). По-видимому, с наиболее высокой возможной эксплуатационной скоростью осуществляют движение поезда, используемые для комбинированных перевозок в Германии, и на всех линиях этой страны соблюдается стандарт СЛКП, причем многие линии допускают движение с более высокими скоростями, достигающими 140, 160 и даже 200 км/ч.

### **Разрешенная нагрузка на ось**

За немногими исключениями, минимальные стандарты СМЖЛ и СЛКП для существующих линий обычно соблюдаются.

### **Разрешенная нагрузка на погонный метр**

Минимальные стандарты МСЖЛ и СЛКП, установленные для существующих и новых линий (8 т/м), обычно соблюдаются, если не считать некоторые исключения (7,2 т/м в Дании, Польше и Словении и несколько более низкие показатели на некоторых линиях в Венгрии и Норвегии).

### **Максимальный уклон**

Максимальные показатели этого параметра предусмотрены только в Соглашении МСЖЛ, и они относятся только к новым линиям ввиду того, что изменить уклон на существующих линиях практически невозможно.

### **Минимальная длина платформ на крупных станциях**

В большинстве стран на ряде линий минимальный стандарт в 400 м, установленный в МСЖЛ/СЛКП для длины платформ, не соблюдается.

### **Длина обгонных путей**

Минимальный стандарт МСЖЛ/СЛКП составляет 750 м. Этот параметр имеет важное значение только для грузовых поездов. Во многих странах, по меньшей мере на некоторых участках железнодорожных линий, обгонные пути имеют меньшую длину, а в ряде случаев данный показатель уменьшается до совсем низкого значения (на некоторых линиях бывшей югославской Республики Македонии, Италии, Словении и Хорватии он составляет менее двух третей от целевого показателя).

### **Ограничение пропускной способности железнодорожных линий**

По-видимому, проблема ограничения пропускной способности имеет особо острый характер на некоторых загруженных участках железнодорожной сети в странах с высоким объемом перевозок, в том числе в Бельгии, Дании, Германии, Италии, Люксембурге, Польше и Франции.

### **Пересечение на одном уровне**

МСЖЛ предусматривает постепенную ликвидацию существующих пересечений на одном уровне. Все страны сообщают о наличии пересечений на одном уровне в их железнодорожных сетях.

## **II. Эксплуатационные характеристики поездов, используемых для комбинированных перевозок**

Целевые показатели для этих характеристик относятся только к комбинированным перевозкам и, следовательно, предусмотрены в Соглашении СЛКП.

### **Максимальная разрешенная длина поездов**

Многие страны сообщают о том, что по меньшей мере на некоторых участках их сети максимальная разрешенная длина поездов ниже стандарта СЛКП в 750 м. В большинстве случаев соответствующие показатели либо близки к 500 м (две трети от целевого показателя), либо имеют меньшее значение.

### **Максимальный разрешенный вес поездов**

В большинстве стран, по меньшей мере на некоторых участках сети, максимальный разрешенный вес поездов ниже минимального стандарта СЛКП (1 500 т).

### **Максимальная разрешенная нагрузка на ось вагона**

Во всех странах, представивших информацию по данному параметру, минимальный стандарт СЛКП в 20 т либо соблюдается, либо превышает. Кроме того, в большинстве стран имеется возможность обеспечивать движение по соответствующим линиям при нагрузке на ось вагона в 22,5 т (со скоростью 100 км/ч).

### **Эксплуатационная скорость**

Стандарт, предусмотренный целевым показателем СЛКП (120 км/ч), соблюдается только в четырех следующих странах: Беларуси, Венгрии, Дании и Швейцарии. В некоторых случаях эксплуатационная скорость все еще в два раза меньше целевого показателя.

### **Степень приоритета**

В соответствии со стандартом СЛКП в большинстве стран поездам, используемым для комбинированных перевозок, придается высокая степень приоритета, в то же время сообщается, что на некоторых участках в Дании, Франции и Хорватии такие поезда имеют более низкую степень приоритета (от средней до низкой).



## **Маршрутные поезда или группы вагонов прямого сообщения**

Маршрутные поезда или группы вагонов эксплуатируются на большинстве линий, за исключением некоторых участков в Греции, Российской Федерации, Хорватии и Швейцарии.

### **III. Минимальные требования к терминалам на объектах, используемых для комбинированных перевозок**

#### **Среднее время формирования поездов**

Целевой показатель СЛКП (не более 60 мин.) в большинстве случаев соблюдается. Однако шесть стран сообщают о крайне продолжительных сроках формирования поездов на некоторых терминалах (от 90 до 300 мин.).

#### **Среднее время простоя грузовых транспортных средств**

Целевой показатель СЛКП (не более 20 мин.) обычно соблюдается, а в некоторых случаях он снижен до 10 мин.

#### **Доступ по автодороге**

Практически все страны сообщают о наличии хорошего доступа по автодорогам к их терминалам.

#### **Доступ по железной дороге**

Все страны сообщают о том, что к их терминалам имеется удовлетворительный или хороший доступ по железной дороге.

### **IV. Пограничные пункты**

#### **Средняя продолжительность остановки**

В определенном числе пограничных пунктов целевой показатель СЛКП в 30 мин. не соблюдается. Более продолжительные остановки могут иметь место на паромных переправах (Дания), происходить в результате возникновения заторов и проблем организационного характера (Франция и Испания), объясняться особенностями работы таможен и полиции (Турция) или другими неуказанными причинами, которые, возможно, связаны с осуществлением всего комплекса железнодорожных операций (смена локомотива, проверка тормозов, осмотр вагонов и т.д.), а также с прохождением таможенного, полицейского и фитосанитарного контроля.

## **V. Станции для смены колесных пар**

### **Продолжительность операции по смене колесных пар**

Согласно полученным данным, средняя продолжительность операции по смене колесных пар составляет от 20 до 80 мин. в Беларуси и Польше (данные, представленные Беларусью), до 180 мин. - во Франции и Испании (в данном случае в качестве одной из причин упоминается перегруженность станций), 240 мин. – в Венгрии и на Украине, 360-480 мин. – в Финляндии и Российской Федерации (в зависимости от количества вагонов) и до 620 мин. – на Украине и в Польше.

## **VI. Железнодорожно-паромные переправы/порты**

### **Средняя продолжительность операции типа "ро-ро"**

Данные о железнодорожно-паромных переправах были представлены семью странами. Операции типа "ро-ро" занимают от 20 до 140 мин. (Франция и Бельгия – Соединенное Королевство), а также до 720 мин. (погрузка и разгрузка в Хельсинки). В большинстве случаев графики работы паромных переправ и железных дорог координируются.

## **VII. Прогресс, достигнутый за период с 1992 по 1997 годы**

Существовавшая в 1997 году ситуация свидетельствует о достижении незначительного прогресса по сравнению с данными из предыдущего перечня, которые относились к 1992 году. Как правило, некоторые улучшения отмечаются в отношении величины расчетной скорости движения на некоторых участках (в частности, в Венгрии и Польше и, в несколько меньшей степени, на некоторых линиях в Германии, Дании и Финляндии). Более сложная ситуация наблюдается в отношении ограничения пропускной способности: в то время как на некоторых участках сообщается об улучшении положения, создается впечатление, что в это время на других линиях появляются новые участки с ограниченной пропускной способностью.

За некоторыми исключениями отсутствие существенного прогресса наиболее заметно в области изменения условий эксплуатации на границах, паромных переправах и терминалах, что приводит к значительному снижению конкурентоспособности грузовых железнодорожных перевозок в целом и комбинированных перевозок в частности. Такая ситуация вновь указывает на необходимость достижения более существенного прогресса в области осуществления деятельности, направленной на обеспечение эксплуатационной совместимости транспортных систем в регионе.

Данные перечня также свидетельствуют о существовании весьма большого числа железнодорожных линий с низкими параметрами, которые не позволяют обеспечить предоставление услуг на уровне, предусмотренном в соглашениях СМЖЛ и СЛПК. Ввиду того, что для многих из этих линий перспективы модернизации даже в долгосрочном плане имеют весьма неопределенный характер и реальный объем международных перевозок по ним является, по-видимому, крайне низким, Рабочие группы, возможно, пожелают рассмотреть вопрос о целесообразности пересмотра соглашений в целях упорядочения существующей сети и сосредоточения внимания на тех линиях, на которые приходится основной объем международных перевозок.

Во многих случаях сейчас страны представили информацию более полную, чем в 1992 году, хотя иногда наблюдалась и обратная картина. Поскольку значительное число стран еще не представили информацию в полном объеме, Рабочим группам WP.24 и SC.2 следует рассмотреть вопрос о том, чтобы вновь связаться с этими странами с целью получения недостающих данных. Это значительно облегчило бы работу по завершению "обследования железнодорожного движения за 2000 год", которую в настоящее время готовит ЕЭК ООН.

---

Приложение

## СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Пояснительные примечания .....	
Пояснительные примечания к сноскам в таблицах .....	
Разъяснение условных обозначений и сокращений, использованных в таблице ...	
Австрия .....	
Беларусь .....	
Бельгия .....	
Болгария .....	
Хорватия .....	
Чешская Республика .....	
Дания .....	
Финляндия .....	
Франция .....	
Германия .....	
Греция .....	
Венгрия .....	
Ирландия .....	
Италия .....	
Люксембург .....	
Нидерланды .....	
Норвегия .....	
Польша .....	
Португалия .....	
Республика Молдова .....	
Румыния .....	
Российская Федерация .....	
Словакия .....	
Словения .....	
Испания .....	
Швейцария .....	
Бывшая югославская Республика Македония .....	
Турция .....	
Соединенное Королевство .....	



- i Целевые показатели для существующих и новых линий:  
  
для вагонов  $\leq 100$  км/ч: 22,5 т; для вагонов  $\leq 120$  км/ч: 20 т.  
для вагонов  $\leq 140$  км/ч: в МСЖЛ предусмотрен максимальный показатель в 18 т.
- j Указано только в МСЖЛ.
- k Рекомендовано для новых линий только в СЛКП. В МСЖЛ предусмотрен показатель в 35 мм/м для новых линий, предназначенных только для пассажирских перевозок.
- l "никогда", "редко", "временами", "часто" или "всегда".
- m 22,5 т при скорости 100 км/ч (целевой показатель).
- n Поезда, используемые для комбинированных перевозок, должны иметь максимально высокий приоритет (пункт 7 приложения IV к СЛКП).
- o Использование поездов прямого сообщения или перевозки группами вагонов (пункт 13 приложения IV к СЛКП).
- p Терминал(ы), пограничный(ые) пункт(ы), станция(и) смены колесных пар или железнодорожно-паромные переправы/порты, указанные в приложении II к СЛКП.
- q 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.).
- r Сокращение до возможного минимума простоя автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сбор грузовых единиц.
- s Просьба указать следующее: "хороший", "удовлетворительный" или "неудовлетворительный".
- t Просьба охарактеризовать ниже причину ограничения пропускной способности или возникающие проблемы (см. пункты 10-12 и 14-17 приложения IV к СЛКП).

u Соглашением СЛКП предусматривается, что остановка на границе должна быть, по возможности, исключена (пункт 14 приложения IV к СЛКП). Если остановки не требуется, то просьба указать значение "0".

v Быстрая загрузка и разгрузка паромных судов и хранения грузовых единиц/вагонов (по возможности, не более одного часа).

**РАЗЪЯСНЕНИЯ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ И СОКРАЩЕНИЙ,  
ИСПОЛЬЗОВАННЫХ В ТАБЛИЦАХ**

...	-	данные отсутствуют
I.	-	нулевое значение
-	-	неприменимо
км/ч	-	километров в час
t	-	тонна
m	-	метр
мин.	-	минута

---