



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике**

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 21 и 22 октября 2013 года

**Доклад Рабочей группы по интермодальным
перевозкам и логистике о работе
ее пятьдесят шестой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	3
III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)	6–22	3
A. Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики	6–15	3
B. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики	16	5
C. Общеевропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта	17–19	5
D. Устойчивое развитие и интермодальные перевозки	20–22	6
IV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 3 повестки дня).....	23–25	7
V. Последующая деятельность в контексте темы 2012 года: "Интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и вызовы для интермодальных перевозок" (пункт 4 повестки дня).....	26–28	7

GE.13-25807 (R) 200114 210114



* 1 3 2 5 8 0 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VI.	Тема 2013 года: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц в общеевропейском контексте" (пункт 5 повестки дня).....	29–38	8
VII.	Выбор темы для существенного обсуждения в 2014 году (пункт 6 повестки дня).....	39–40	10
VIII.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 7 повестки дня).....	41–49	11
	A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам.....	41–42	11
	B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	43–45	11
	C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	46–49	12
IX.	Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 8 повестки дня)	50–58	12
	A. Статус Протокола	52–53	13
	B. Предложения по поправкам	54–58	13
X.	Пересмотр Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН об укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (грузовые транспортные единицы) (пункт 9 повестки дня).....	59–67	14
XI.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 11 повестки дня).....	68	15
XII.	Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня).....	69–71	16
XIII.	Проект программы работы, двухгодичная оценка и план работы (пункт 12 повестки дня)	72–76	16
	A. Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы.....	72–74	16
	B. Проект плана работы на 2014–2018 годы	75–76	17
XIV.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня).....	77–79	17
XV.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня).....	80	17

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике провела свою пятьдесят шестую сессию 21 и 22 октября 2013 года в Женеве.
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Литвы, Нидерландов, Румынии, Российской Федерации, Турции, Финляндии, Франции и Швейцарии.
3. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированному автомобильно-железнодорожному перевозкам (МСККП). По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие представители "Рейл Альянс" (Германия), объединения международных поставщиков экспедиторских и логистических услуг (Турция), "Норбер Дантресангль групп" (Франция) и АО "Пласке".
4. В соответствии с решением, принятым на пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/WP.24/131, пункт 65), работой сессии руководил г-н Х. Майяр (Бельгия).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)¹

Документация: ECE/TRANS/WP.24/132

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/132).

III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)

A. Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики

6. На основе сообщения, сделанного представителем МСККП, Рабочая группа провела обмен мнениями о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.
7. С учетом данных, представленных МСККП, Рабочая группа отметила, что с конца 1990-х годов и до 2008 года ежегодные темпы прироста объемов интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок составляли 6–7%. Из-за финансово-экономического кризиса в 2009 году произошло резкое уменьшение объема перевозок (примерно на 17%), тогда как в 2010 году он вновь вырос приблизительно на 8%. В 2011 году объем несопровождаемых

¹ Все документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем веб-сайте: www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html.

(контейнеры, съемные кузова и полуприцепы) и сопровождаемых перевозок ("катящееся шоссе") продолжал расти (на 6%).

8. В соответствии с предположениями, которые уже высказывались на прошлогодней сессии, в 2012 году произошло значительное сокращение объема интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок (примерно на 11%), из-за чего общий объем поставок составил 2,73 млн. грузоотправок или 5,45 млн. ТЕУ². В тонно-километрах это сокращение составило порядка 5%, что свидетельствует об увеличении расстояния перевозок.

9. В 2012 году объем национальных перевозок сократился на 18%, между тем как объем международных автомобильно-железнодорожных перевозок сократился лишь на 7%. Если объем несопровождаемых перевозок сократился на 9%, составив 2,40 млн. грузоотправок (4,80 млн. ТЕУ), то объем несопровождаемых перевозок сократился весьма резко (на 24%), составив лишь 0,32 млн. грузоотправок (0,647 млн. ТЕУ).

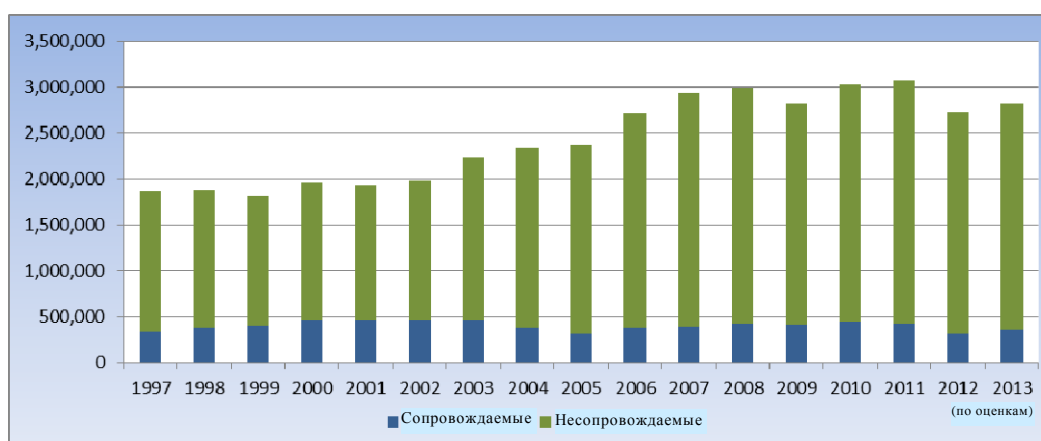
Интермодальные автомобильные/железнодорожные перевозки в Европе (компании МСККП)

Национальные и международные перевозки (1997–2013 годы)



Интермодальные автомобильные/железнодорожные перевозки в Европе (компании МСККП)

Сопровождаемые (Ро-Ла) и несопровождаемые перевозки (1997–2013 годы)



² Одна грузоотправка эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

10. Значительное сокращение объема перевозок в 2012 году объясняется главным образом экономическим спадом во многих странах региона ЕЭК, в частности в Южной Европе, а также временным закрытием альпийских железнодорожных туннелей Бреннер и Готтард, на долю которых приходится более половины всех перевозок, осуществляемых МСККП.

11. В 2012 году 96% интермодальных автомобильно-железнодорожных транспортных операций было выполнено на расстояние более 300 км и 83% этих операций – на расстояние свыше 600 км. Около 20% всех грузоотправок, произведенных компаниями МСККП в 2012 году, приходится на опасные грузы. Число полуприцепов, перевезенных на специализированных железнодорожных платформах, возросло на 5%, достигнув наивысшего за всю историю показателя в 0,33 млн. грузоотправок.

12. В 2012 году, как и до этого, возникали проблемы с соблюдением расписания движения, причем более 20% составов, задействованных в международных комбинированных перевозках, прибыло в места назначения с опозданием более чем на три часа.

13. Перспективы на 2013 год в целом являются позитивными, так как ожидается рост объема интермодальных перевозок примерно на 4–5%. Но самое главное – это то, что должен вновь существенно возрасти, возможно, на десять или более процентов, объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок. Кроме того, предполагается, что темпы роста объема национальных интермодальных перевозок превысят, возможно, примерно на пять или более процентов, темпы роста объема международных перевозок.

14. Рабочая группа приняла к сведению, что Международный союз железных дорог (МСЖД) в рамках проекта ДИОМИС опубликовал в декабре 2012 года комплексный обзор интермодальных перевозок на общеевропейском уровне.

15. Секретариату было поручено продолжить отслеживание новых изменений и оптимальной практики в области интермодальных перевозок и логистики и сообщить о новых тенденциях на следующей сессии Рабочей группы.

В. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики

16. Из-за отсутствия представителя Европейской комиссии (ГД МОТР) никакой информации передано не было.

С. Общеевропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта

Документация: неофициальный документ № 2 WP.24 (2013 год) и неофициальный документ № 3 WP.24 (2013 год)

17. Рабочая группа была проинформирована о новом законодательстве и значительных капиталовложениях, осуществленных в Турции для дальнейшего развития интермодальных автомобильных, железнодорожных и морских перевозок, в частности посредством внедрения новых услуг по перевозкам Ро-Ро и Ро-Ла ("катящееся шоссе") в контексте сообщения как внутри страны, так и с европейскими, кавказскими и ближневосточными странами. Предстоящий ввод в эксплуатацию туннеля Мармарай и завершение строительства железнодорожной линии Карс-Тбилиси имеют международное значение и позволят обеспе-

чить беспрепятственные железнодорожные перевозки из Европы в Кавказский регион и за его пределы.

18. Рабочая группа также заслушала информацию о новых стратегиях и мерах, одобренных Парламентом Румынии в контексте стимулирования интермодальных перевозок и развития пяти главных интермодальных центров в Румынии.

19. Рабочая группа также приняла к сведению новое Межправительственное соглашение о "сухих портах", которое было подготовлено Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и будет открыто для подписания и ратификации государствами – членами ЭСКАТО с 7 ноября 2013 года. В этом Соглашении – по аналогии с Соглашением СЛКП – определяются "сухие порты" международного значения в регионе ЭСКАТО, в том числе в государствах – членах ЕЭК ООН в Центральной Азии, Кавказском регионе, а также в Российской Федерации и Турции, и предусмотрены некоторые общие руководящие указания относительно развития и эксплуатации таких "сухих портов".

D. Устойчивое развитие и интермодальные перевозки

Документация: неофициальный документ № 1 WP.24 (2013 год)

20. Рабочая группа приняла к сведению итоговый документ Конференции по устойчивому развитию Организации Объединенных Наций (Рио-де-Жанейро, 20–22 июня 2012 года), в котором транспорту и мобильности отведена центральная роль в деле устойчивого развития и в котором было заявлено о поддержке развития энергоэффективных мультимодальных транспортных систем. Она была проинформирована о текущей подготовке повестки дня на период после 2015 года, в том числе о принятии целей устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций, к числу которых может быть отнесен и транспортный компонент.

21. Рабочая группа была также проинформирована о последних изменениях в контексте проекта по развитию будущих систем внутреннего транспорта (For-FITS). В рамках этого глобального проекта, реализуемого под управлением секретариата ЕЭК ООН, был разработан инструмент, который позволит на транспарентной и единообразной основе осуществлять мониторинг и оценку выбросов двуокиси углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" политики для содействия смягчению изменения климата. Было начато проведение учебных семинаров, и в настоящее время осуществляется подготовка к апробированию этого инструмента (Черногория по региону ЕЭК).

22. И наконец, Рабочая группа приняла к сведению исследование, к проведению которого в настоящее время готовится секретариат, по аспектам выбросов из дизельных двигателей, их вредного воздействия на здоровье населения и современных технических устройств и правительственных стратегий, нацеленных на минимизацию таких негативных последствий.

IV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 3 повестки дня)

23. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) Рабочая группа продолжает работу, проводившуюся прежде Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

24. Рабочая группа приняла к сведению, что в настоящее время онлайн-банк данных секретариата предоставляет информацию об 11 национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок. Сопоставимая и свежая информация по 16 странам – членам ЕЭК ООН в настоящее время имеется на английском, русском и французском языках (<http://apps.unecese.org/NatPolWP24/>).

25. Рабочая группа ознакомилась с новым веб-сайтом ЕЭК ООН и предложила странам передать обновленную информацию в секретариат, если она имеется. Секретариату было поручено направлять один раз в три–четыре года заранее заполненные вопросники странам – членам ЕЭК ООН, с тем чтобы получать согласованные, сопоставимые и всеобъемлющие данные о правительственных мерах поддержки интермодальных перевозок. Следующий обзор следует провести в 2015 году.

V. Последующая деятельность в контексте темы 2012 года: "Интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и вызовы для интермодальных перевозок" (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2013/3

26. Рабочая группа была проинформирована об итогах рабочего совещания, организованного в контексте последующей деятельности правительством Бельгии и состоявшегося в Брюсселе 15 и 16 мая 2013 года (ECE/TRANS/WP.24/2013/3). Это рабочее совещание ознаменовало собой заключительный этап проводившейся Рабочей группой дискуссии по теме 2012 года ("Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)"), о чем было упомянуто в пунктах 26–34 документа ECE/TRANS/WP.24/131 и в документе ECE/TRANS/WP.24/2012/1.

27. Председателем этого рабочего совещания, в котором приняли участие более 25 экспертов от государств – членов ЕЭК ООН, Европейской комиссии и частного сектора, был г-н Х. Майяр (Бельгия). На нем рассмотрены многочисленные конкретные примеры и проекты в области ИТС, которые уже разработаны и внедрены транспортными и логистическими компаниями, а также была произведена оценка их преимуществ в плане принятия эффективных решений в области обеспечения интермодальных перевозок. Эксперты согласились с тем, что для получения при помощи систем ИТС дополнительных преимуществ эти системы должны быть международно признанными, стандартными и совместимыми (см. пункт 30 документа ECE/TRANS/WP.24/131). Правительствам и нормативным органам было предложено обеспечить добросовестное управление данным процессом, а также создать необходимые политические и правовые

рамочные условия для принятия приемлемых с точки зрения затрат и безопасных решений в области ИТС.

28. Рабочая группа выразила признательность правительству Бельгии за организацию этого рабочего совещания в Брюсселе. Она сочла, что цикл мероприятий по годовой теме – начиная с подготовки справочного документа группой добровольцев и последовавшего после этого углубленного обсуждения, состоявшегося на сессии Рабочей группы, и кончая техническим визитом – оказался весьма интересным и что работу в этом направлении следует продолжать. Секретариату было поручено обеспечить необходимое руководство этими мероприятиями и их координацию.

VI. Тема 2013 года: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц в общеевропейском контексте" (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2013/1

29. На основе документа ECE/TRANS/WP.24/2013/1, подготовленного неофициальной группой экспертов WP.24 и секретариатом, Рабочая группа рассмотрела последние предложения, сформулированные в рамках Европейского союза (ЕС), об увеличении максимальных допустимых размеров и веса грузовых автомобилей, которые предписаны в рамках ЕС в директивах 96/53/ЕС (максимальные размеры и вес автотранспортных средств) и 97/27/ЕС (масса и размеры автомобилей и их прицепов: официальное утверждение типа) Совета. Одинаковые максимальные размеры и вес установлены в большинстве других государств – членов ЕКЭ ООН, за исключением Скандинавского полуострова и некоторых восточноевропейских стран, где допускается эксплуатация более тяжелых и длинных транспортных средств.

30. Рабочая группа приняла к сведению представленные г-ном Мартином Буркхардтом (МСККП), г-ном Кристофом Зайдельманом ("Рейл Альянс", Германия), г-жой Сесиль Коас ("Внутреннее судоходство", Франция), г-жой Марлен Фин ("Норбер Дантрессангл груп", Франция) и г-ном Ивом Лофером (ГЕТС) материалы о различных требованиях в отношении веса и размеров и о задачах по осуществлению интермодальных транспортных операций на железнодорожных линиях и внутренних водных путях, а также в городских условиях.

31. Рабочая группа приняла к сведению, что основным критерием в области интермодальных транспортных услуг с точки зрения качества обслуживания, а также требований относительно веса и размеров служит автомобильный транспорт. В принципе интермодальные перевозки должны обеспечивать возможность транспортировки всех грузов, которые могут перевозиться по автомобильным дорогам. Рабочая группа также приняла к сведению, что изменение веса и размеров контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов, возможно, потребует существенных капиталовложений в инфраструктуры и подвижной состав, используемые в рамках интермодальных перевозок.

32. На долю внутриевропейских интермодальных транспортных операций, осуществляемых железнодорожным транспортом, приходится около половины всего рынка интермодальных перевозок в Европе, и в рамках этих операций могут без труда перевозиться и обрабатываться автомобильные прицепы, съемные кузова, контейнеры ИСО, а также так называемые 45-футовые европейские контейнеры, ширина которых соответствует ширине поддона, которые способны

вместить 33 европоддона (1,2 м x 0,8 м) и которые на 12 см длиннее максимально допустимой в настоящее время длины полуприцепов, составляющей 13,60 м. Вместе с тем при размещении таких контейнеров, ширина которых совпадает с шириной поддона, на европейских судах внутреннего водного плавания могут возникать некоторые проблемы эксплуатационного характера, поскольку их габаритная ширина составляет 2,5 м или 2,55 м. Однако для эффективной перевозки таких интермодальных грузовых единиц по европейским рекам и каналам могут быть приняты соответствующие эксплуатационные и технические решения.

33. Рабочая группа сочла, что до изменения нынешней длины грузового пространства грузовых автомобилей устройства, увеличивающие общую длину транспортного средства для повышения его аэродинамических качеств и безопасности дорожного движения, должны применяться только в том случае, если такие устройства не создают опасности для перевозки интермодальных транспортных единиц в железнодорожных вагонах и на судах внутреннего водного плавания.

34. Рабочая группа сочла, что нынешние правила относительно максимального веса, применяемые в ЕС и других государствах – членах ЕЭК ООН и допускающие эксплуатацию автотранспортных средств максимальным весом до 44 т для перевозки контейнеров ИСО в ближайший терминал и из ближайшего терминала, следует расширить для охвата всех интермодальных грузовых единиц, включая съемные кузова и европейские контейнеры. Само определение "ближайшего терминала" также следует пересмотреть и более эффективным образом согласовать с нынешними эксплуатационными требованиями.

35. Рабочая группа сочла, что для европейских интермодальных перевозок, являющихся составной частью перевозок между портами и внутренними районами, основными критериями служат стандарт ИСО и контейнеры повышенной емкости, которые без труда могут перевозиться в рамках интермодальных транспортных операций по автомобильным, железным дорогам и внутренним водным путям. Вопрос о том, служит ли 53-футовый (16,15 м) контейнер повышенной емкости с габаритом ширины в 8,6 фута (2,6 м) практической, а не только теоретической альтернативой для интермодальных перевозок, будет по-прежнему рассматриваться и решаться в Европе – да и во всем мире – в зависимости от спроса транспортной отрасли на такие крупные транспортные единицы повышенной емкости.

36. Что касается дискуссии, состоявшейся в 2012 году (ECE/TRANS/WP.24/131, пункты 60–63, и Согр.1), то проблема так называемой "модульной концепции" рассматривалась в контексте обсуждения вопроса о весьма длинных и тяжелых грузовых автомобилях (длиной 25,5 м и весом до 60 т). Рабочая группа приняла к сведению, что модульная концепция была успешно реализована двумя государствами – членами ЕС, и отметила, что она не оказала никакого воздействия на характер разделения перевозок по различным видам транспорта. Две другие страны предложили изучить этот вопрос, и еще две страны высказались против использования такой концепции по географическим и экологическим соображениям. Некоторые делегации отметили, что при дальнейшем изучении вопроса о последствиях эксплуатации таких автотранспортных средств для интермодальных перевозок следует учитывать соответствующий опыт, а также результаты исследований и испытаний, проводящихся в настоящее время в некоторых государствах – членах ЕЭК ООН.

36-бис. Рабочая группа приняла к сведению, что в рамках Европейского союза Европейская комиссия опубликовала предложение о пересмотре директивы 96/53 ЕС, касающейся веса и размеров. Соответствующие переговоры по данному вопросу пока не начаты.

37. В конечном счете Рабочая группа сочла, что до принятия новых правил об изменении длины, грузоподъемности и/или аэродинамических устройств грузовых транспортных средств следует провести комплексные исследования по вопросу о совместимости больших значений ширины и длины таких транспортных средств и составов транспортных средств с условиями предоставления услуг по интермодальным перевозкам, а также о последствиях использования этих больших значений для интермодальных перевозок. И хотя подобные устройства могут способствовать сокращению выбросов и повышению безопасности на автомобильном транспорте, они, возможно, не будут содействовать формированию более устойчивой транспортной системы в целом, так как их применение может создать проблемы с точки зрения реализации интермодальных транспортных решений, которые, как правило, более эффективны с точки зрения выбросов и безопасности, чем варианты, предусматривающие обеспечение исключительно автомобильных перевозок на большие расстояния.

38. Рабочая группа приняла к сведению, что последующее рабочее совещание в контексте темы 2013 года, на котором будут изучены конкретные концепции и образцы интермодальных транспортных единиц, планируется провести в Париже в сотрудничестве с Международным союзом железных дорог (МСЖД) в начале 2014 года (см. также пункт 78).

VII. Выбор темы для существенного обсуждения в 2014 году (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/5

39. После обсуждения предыдущих тем, а именно:

- "Внутренний водный транспорт" (2010 год),
- "Интермодальные терминалы" (2011 год),
- "Интеллектуальные транспортные системы" (2012 год),
- "Вес и размеры" (2013 год),

а также в соответствии со своей "дорожной картой" по будущей работе и оперативной деятельности, которая была принята в 2009 году (ECE/TRANS/WP.24/2009/5, ECE/TRANS/WP.24/125, пункт 21), Рабочая группа решила приступить в 2014 году к изучению следующей темы: "Роль грузооператоров в интермодальных транспортных сетях". Тему "Городская логистика" можно было бы изучить позднее.

40. Рабочая группа предложила добровольцам, в том числе от таких конкретных профессиональных организаций, как ФИАТА, подготовить при содействии секретариата к своей сессии в ноябре 2014 года записку по этой теме, в которой следует отразить вопросы для рассмотрения Рабочей группой и предложения по действиям правительств стран ЕЭК ООН в области политики (см. также пункт 78).

VIII. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 7 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.6

41. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны³. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5), карту сети СЛКП, перечень параметров, предусмотренных в СЛКП, а также все соответствующие уведомления депозитария имеются на следующем веб-сайте: www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html.

42. На данный момент вступили в силу восемь поправок к Соглашению СЛКП, последняя из которых – 10 декабря 2009 года.

B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1

43. Рабочая группа напомнила, что в 2011 году представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие и участвовавшие в голосовании, приняли предложения по поправкам к приложению I к СЛКП, которые были переданы Казахстаном (ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 34 и 35 и приложение). В ожидании принятия других предложений по поправкам секретариат еще не направил эти предложения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, действующему в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

44. Рабочая группа отметила, что не было получено никакой дополнительной информации в рамках требуемого процесса консультаций между заинтересованными Договаривающимися сторонами по предложениям о поправках, затрагивающих Армению, Венгрию, Грузию и Туркменистан (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), а также Германию, Данию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4).

45. Напомнив об обсуждении этого вопроса на своей пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 29–31), Рабочая группа поручила секретариату вновь связаться со всеми заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами и постановила принять решение по этим предложениям о поправках на своей следующей сессии.

³ Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

С. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/5, ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3

46. Рабочая группа напомнила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, некоторые из 15 стран, принявших участие в обследовании секретариата по вопросу актуальности минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, сочли, что часть из них, возможно, нуждается в пересмотре и обновлении.

47. Отмечалось также, что на основе документов секретариата (ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3) в 2010 и 2011 годах Рабочая группа провела первый обзор новых возможных минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 37–41; ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 37–42).

48. Рабочая группа вновь рассмотрела минимальные требования к инфраструктуре, содержащиеся в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, с учетом комментариев, высказанных Европейской комиссией со ссылкой на Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимые в Европейском союзе (ECE/TRANS/WP.24/2012/5).

49. Рабочая группа подтвердила свою точку зрения по вопросу о применимости ТТЭС для Соглашения СЛКП, которая была высказана на ее прошлых сессиях (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 40, ECE/TRANS/WP.24/131, пункт 44), и предложила экспертам подготовить при содействии секретариата соответствующие предложения по поправкам к Соглашению СЛКП в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2).

IX. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 8 повестки дня)

50. Рабочая группа напомнила, что цель Протокола состоит в том, чтобы сделать контейнерные перевозки и перевозки Ро-Ро по внутренним водным путям и прибрежным маршрутам в Европе более эффективными и привлекательными для заказчиков. Протокол определяет правовую основу, устанавливающую скоординированный план развития интермодальных транспортных услуг на общеевропейских внутренних водных путях и прибрежных маршрутах в соответствии с принципами, закрепленными в Соглашении СМВП, на базе конкретных международно согласованных параметров и стандартов.

51. Протокол охватывает приблизительно 14 700 км водных путей категории Е и перевалочные терминалы, которые имеют важное значение для регулярных международных интермодальных перевозок в Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Люксембурге, Нидерландах, Польше, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Хорватии, Украине, Франции, Чешской Республике и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям и терминалам в пор-

тах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок Ро-Ро.

A. Статус Протокола

Документация: ECE/TRANS/122, ECE/TRANS/122/Corr.1, ECE/TRANS/122/Corr.2

52. Рабочая группа отметила, что Протокол вступил в силу 29 октября 2009 года и был подписан 15 странами. На настоящий момент к Протоколу присоединились девять стран⁴. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2⁵. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на веб-сайте Рабочей группы⁶.

53. Рабочая группа напомнила, что КБТ настоятельно призвал соответствующие Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП как можно скорее присоединиться к этому Протоколу.

B. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/4, ECE/TRANS/WP.24/2010/6

54. Рабочая группа напомнила, что КБТ просил Рабочую группу рассмотреть уже представленные предложения по поправкам к Протоколу и принять по ним решение (ECE/TRANS/200, пункт 93). Она напомнила также, что на своей пятидесят третьей сессии она рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2010/6, содержащий сводный перечень предложений по поправкам, переданных ранее Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией, а также изменения к Протоколу, предложенные секретариатом. На настоящий момент Рабочей группой было рассмотрено и принято только предложение по поправкам, представленное Австрией (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 50).

55. Рабочая группа с сожалением отметила, что, несмотря на неоднократные просьбы, решения по предложениям о поправках, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.24/2010/6, принять не удалось, поскольку ни одна из этих Сторон не представила информацию о статусе своих предложений. Секретариату было поручено вновь связаться со всеми заинтересованными странами. Решение по последующим шагам будет принято на следующей сессии.

56. Рабочая группа была проинформирована о том, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла несколько поправок к Соглашению СМВП, имеющих отношение к внутренним водным путям и портам внутреннего судоходства (ECE/TRANS/SC.3/2012/2; ECE/TRANS/SC.3/2013/195, пункты 16–18). Еще в июне 2012 года Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), а теперь также и SC.3 предложили WP.24 пересмотреть приложе-

⁴ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика, Швейцария.

⁵ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП и Протокола к нему.

⁶ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

ния I и II к Протоколу СЛКП, с тем чтобы привести их в соответствие с пересмотренным Соглашением СМВП (ECE/TRANS/SC.3/2013/195, пункт 17).

57. С учетом документа ECE/TRANS/WP.24/2012/4 Рабочая группа поручила секретариату подготовить предложения о согласовании Протокола СЛКП и Соглашения СМВП и использовать новую разработанную базу данных об основных стандартах и параметрах сети водных путей категории E (базу данных Си-ней книги)⁷, которая благодаря своим дезагрегированным данным с высокой степенью детализации может облегчить согласование этих двух соглашений.

58. Рабочая группа сочла, что ее ноябрьская сессия, которая пройдет в ноябре 2014 года параллельно с сессией Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), послужит удобной возможностью для дальнейшего укрепления горизонтального сотрудничества с экспертами в области внутреннего судоходства.

Х. Пересмотр Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН об укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (грузовые транспортные единицы) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2013/2, неофициальные документы № 4 и 6 WP.24 (2013 года), ECE/TRANS/WP.24/2011/5

59. Рабочая группа напомнила, что в 1996 году в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ) она завершила подготовку международного руководства по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства, охватывающего также требования к наземному транспорту (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1). Это руководство планировалось время от времени обновлять и дополнять такими другими элементами, как положения о фумигации (TRANS/WP.24/71, пункты 32–36). В 1997 году КВТ одобрил это руководство и выразил надежду на то, что оно будет способствовать сокращению травматизма при обработке контейнеров и сведет к минимуму физический риск, которому подвергаются грузы в процессе интермодальных транспортных операций (ECE/TRANS/119, пункты 124–126).

60. В марте 2009 года Рабочая группа решила содействовать пересмотру и обновлению этого руководства, которые были инициированы ИМО. Она поручила секретариату координировать работу с МОТ и ИМО и проинформировать ее о любых новых изменениях и процедурах (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 45–47). В ноябре 2011 года Рабочая группа утвердила круг ведения Группы экспертов по этому вопросу (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) и одобрила предложение по повышению статуса руководства до уровня необязательного кодекса практики.

61. В ноябре 2012 года Рабочая группа была проинформирована о результатах, достигнутых Группой экспертов, и о ходе ее работы (ECE/TRANS/WP.24/2012/2).

⁷ www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html.

62. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению, что Группа экспертов на своей третьей сессии (15–17 октября 2012 года) завершила разработку первого проекта всеобъемлющего Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекса ГТЕ). С его текстом на английском языке можно ознакомиться на следующем веб-сайте: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf.

63. Проект Кодекса ГТЕ был передан Подкомитету ИМО по опасным грузам, твердым грузам и контейнерам для рассмотрения на его восемнадцатой сессии (16–20 сентября 2013 года), и этот Подкомитет внес предложения по ряду поправок к нему.

64. Рабочая группа приняла к сведению доклад секретариата о достигнутом прогрессе (ECE/TRANS/WP.24/2013/2) и в принципе одобрила Кодекс ГТЕ с учетом поправок, которые должны быть согласованы на заключительной сессии Группы экспертов, которую планируется провести 4–6 ноября 2013 года в Женеве.

65. Рабочая группа выразила признательность Группе экспертов, ее Председателю и заместителям Председателя, а также секретариату за разработку в течение весьма непродолжительного времени всеобъемлющего и глобального применимого Кодекса ГТЕ, который не только позволит улучшить эффективность и качество международных перевозок, но и повысит безопасность работников и других лиц при обработке и перевозке контейнеров по морю и по суше. Рабочая группа выразила надежду на то, что Кодекс ГТЕ уже в ближайшее время будет широко использоваться и упоминаться правительствами, представителями транспортной отрасли и другими сторонами, заинтересованными в международных контейнерных перевозках, и послужит одним из важных элементов в контексте договоров о перевозке и страхования грузов.

66. После того как Группа экспертов завершила разработку Кодекса ГТЕ и секретариат свел воедино его положения в рамках единого документа, Рабочая группа обратилась к Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК ООН с просьбой одобрить на его предстоящей сессии (25–27 февраля 2014 года) Кодекс ГТЕ и оказать содействие в его широком распространении, в том числе посредством создания конкретного веб-сайта. В течение 2014 года этот Кодекс планируют одобрить также компетентные органы в рамках ИМО и МОТ.

67. Подробная информация о деятельности Группы экспертов, а также окончательный вариант Кодекса ГТЕ должны быть занесены до конца 2013 года на следующий веб-сайт: www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html.

XI. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 11 повестки дня)

68. Рабочая группа была проинформирована о текущей деятельности в ЕЭК ООН, касающейся интермодальных перевозок и логистики, в частности в рамках:

- Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5): ход работы по развитию евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) и влияние изменения климата на транспортные сети (ECE/TRANS/WP.5/54) – www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html;

- Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2): работа по созданию единого железнодорожного права в общеевропейском регионе (ECE/TRANS/SC.2/218) – www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html;
- Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3): дальнейшее развитие европейской сети внутренних водных путей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве в общеевропейском контексте (ECE/TRANS/SC.3/195) – www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html;
- Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6): разработка статистики интермодальных перевозок в рамках Европейского союза (Целевая группа Евростата) (ECE/TRANS/WP.6/163) – www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html.

ХII. Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)

69. Узнав о том, что г-н Х. Майяр (Бельгия) больше не сможет руководить работой ее сессий, Рабочая группа избрала г-на И. Исика (Турция) Председателем и г-на К. Шокэра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для своих сессий в 2014 и 2015 годах.

70. Рабочая группа выразила искреннюю признательность г-ну Х. Майяру за его весьма конструктивное и эффективное руководство работой ее сессий.

71. Рабочая группа также официально заявила о том, что высоко оценивает профессиональную компетентность и эффективность секретариата, который в течение многих лет оказывает поддержку Рабочей группе и направляет ее деятельность.

ХIII. Проект программы работы, двухгодичная оценка и план работы (пункт 12 повестки дня)

A. Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2013/5

72. В соответствии с решением КВТ о пересмотре его программы работы каждые два года (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочая группа приняла свою программу работы на 2014–2015 годы и пересмотрела и дополнила соответствующие параметры для ее двухгодичной оценки на 2012–2013 годы, а также свои цели на 2014–2015 годы на основе документа ECE/TRANS/WP.24/2013/5.

73. Программа работы на 2014–2015 годы, ожидаемые достижения, а также параметры для ее двухгодичной оценки содержатся в добавлении 1 к настоящему докладу.

74. Круг ведения Рабочей группы, принятый 3 ноября 2011 года и утвержденный КВТ 1 марта 2012 года, содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/2011/9, с которым можно ознакомиться на следующем веб-сайте: www.unece.org/transport/terms-of-reference.html.

В. Проект плана работы на 2014–2018 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2013/6

75. В соответствии с просьбой Бюро КВТ, высказанной 20 июня 2011 года, Рабочей группе следует пересмотреть и принять свой традиционный четырехлетний план работы на 2014–2018 годы в дополнение к обязательной программе работы на 2014–2015 годы (см. пункт 73).

76. Рабочая группа пересмотрела свой план работы на 2014–2018 годы на основе документа ECE/TRANS/WP.24/2013/6 и решила добавить, помимо рассмотрения вопросов в контексте своей годовой темы, в пункте 8 вопрос об анализе Роттердамских правил. В пункте 11 (деятельность, ограниченная во времени) ссылку на работу над Руководством ИМО/МОТ/ЕЭК ООН следует исключить и заменить в рамках пункта 10 ссылкой на проведение секретариатом мониторинга на предмет выяснения того, нуждается ли новый Кодекс ГТЕ в пересмотре и, возможно, обновлении. Принятый план работы на 2014–2018 годы содержится в добавлении 2 к настоящему докладу.

XIV. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

77. В предварительном порядке секретариат запланировал провести пятьдесят седьмую сессию Рабочей группы 10 и 11 ноября 2014 года во Дворце Наций (Женева). Эта сессия будет приурочена к сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (12–14 ноября 2014 года).

78. Неофициальная группа экспертов, занимающаяся подготовкой тем WP.24, планирует провести в 2014 году две сессии в качестве последующей деятельности в контексте рассмотрения темы 2013 года и подготовить тему для 2014 года.

а) Последующая деятельность в контексте темы 2013 года: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц" (см. пункты 28–38)

Ориентировочная дата: январь/февраль 2014 года

Ориентировочное место проведения: Париж (МСЖД).

б) Подготовка темы 2014 года: "Роль грузооператоров и интермодальных транспортных сетей" (см. пункты 39 и 40)

Ориентировочная дата: май /июнь 2014 года

Ориентировочное место проведения: надлежит определить.

79. Экспертам, желающим принять участие в работе этих неофициальных групп экспертов, предлагается связаться с секретариатом.

XV. Резюме решений (пункт 14 повестки дня)

80. В соответствии с достигнутой договоренностью и с решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат в сотрудничестве с Председателем и в консультации с участвовавшими в работе делегатами подготовил настоящий доклад для представления КВТ на его следующей сессии (25–27 февраля 2014 года).