


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике**
Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 30 ноября – 1 декабря 2015 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	4
III. Рабочее совещание – Интермодальный подход приводит к устойчивости (пункт 2 повестки дня)	6–10	4
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 3 повестки дня)	11–27	6
A. Статус Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и состояние принятых предложений по поправкам	11–14	6
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	15–20	7
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	21–27	7
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	28–40	8
A. Статус Протокола	30–31	9
B. Предложение по поправкам	32–40	9
VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 5 повестки дня)	41–47	11



VII.	Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)	48–57	12
A.	Смягчение последствий	48–51	12
B.	Адаптация	52–54	12
C.	Дизельные двигатели	55–57	13
VIII.	Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)	58–60	13
IX.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 8 повестки дня)	61–72	14
A.	Последующая деятельность в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц	61–64	14
B.	Тема 2014 года: Роль транспортных экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных цепях	65–69	14
C.	Тема 2015 года: Интермодальный подход приводит к устойчивости	70	15
D.	Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2016 году	71–72	15
X.	Интермодальные транспортные терминалы (пункт 9 повестки дня)	73–79	15
XI.	Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)	80–84	17
XII.	Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)	85–90	18
A.	Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики	85–86	18
B.	Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики	87	18
C.	Общеевропейские изменения в стратегиях в области интермодальных перевозок и транспорта	88–89	18
D.	Статистика интермодальных перевозок	90	19
XIII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 12 повестки дня)	91–93	19
XIV.	Программа работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 13 повестки дня)	94–100	19
A.	Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2016–2017 годы	94–97	19
B.	Проект плана работы на 2016–2020 годы	98–100	20
XV.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 14 повестки дня)	101–106	20
XVI.	Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 15 повестки дня)	107–109	21

XVII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)	110	21
XVIII.	Резюме решений (пункт 17 повестки дня)	111	22
Приложения			
I.	Нерассмотренные предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП.		23
II.	Нерассмотренные предлагаемые поправки к протоколу к Соглашению СЛКП.		26

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою пятьдесят восьмую сессию 30 ноября и 1 декабря 2015 года в Женеве.
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Бельгии, Германии, Греции, Италии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Турции, Украины и Швейцарии. На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международное бюро труда.
3. Были представлены следующие неправительственные и межправительственные организации: Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП); Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА); Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ); Транспортная обсерватория Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ); Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП). В сессии приняли также участие Ассоциация международных экспедиторов и поставщиков логистических услуг (УТИКАД, Турция); «Инноватрэйн» (Швейцария); «Национальная компания "Казахстан Темир Жолы"» (АО) (Казахстан); АО «Пласке» (Украина); частное предприятие «Фирма Глория» (Украина); Украинские железные дороги (Украина) и Антверпенский университет (Бельгия).
4. В соответствии с решением, принятым на пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.24/135, пункт 70), сессия должна была проходить под председательством г-на И. Исика (Турция), который не смог присутствовать на ней. В этой связи функции Председателя сессии выполнял заместитель Председателя г-н К. Шоккэрт.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/136

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с поправками, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/136).

III. Рабочее совещание – Интермодальный подход приводит к устойчивости (пункт 2 повестки дня)

6. По итогам успешно проведенного рабочего совещания заместитель Председателя Рабочей группы сделал следующие выводы.
7. Вводная часть: интермодальный подход приводит к устойчивости:
 - важная роль интермодального подхода и WP.24 в реализации повестки дня до 2030 года;
 - сложность дифференциации экономической, экологической и социальной устойчивости; они должны рассматриваться в комплексе и в сочетании с тремя «П»;

¹ Документы и материалы, представленные на сессии, размещены по адресу www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

- важность регулярной последующей работы по конкретному вкладу в регионе ЕЭК.
8. Дискуссионная группа 1: Интермодальный подход приводит к экономической устойчивости
- в отношении перехода от автомобильного к железнодорожному транспорту применительно к конкретным грузовым и непродолжительным маршрутам: может быть поставлено под сомнение господствующее сегодня представление о том, что комбинированные перевозки целесообразны только на расстоянии свыше 500 км. Данные, полученные в результате одного из тематических исследований, свидетельствуют о том, что существенными являются не прямые железнодорожные издержки, а «прочие» издержки (включая маневровые операции, перевалочные операции и т.д.);
 - железнодорожный и автомобильный секторы зачастую воспринимаются как своеобразные антиподы, однако на самом деле во многих случаях они не могут обходиться друг без друга. Вместе с тем важно добиться согласованности мер регулирования и разработать конкретные идеи для обеспечения равных условий функционирования.
9. Дискуссионная группа 2: Интермодальный подход приводит к экологической устойчивости
- участникам рабочего совещания напомнили о низкой инновационной активности и успешности инноваций в транспортном секторе, причем высказывалась идея о том, что необходимо быстрое тестирование инноваций на предмет их успешности для обеспечения успеха последующих инноваций;
 - инновации: снижение выбросов CO₂ зачастую происходит случайно, а не как результат преднамеренных действий;
 - отсутствует какой-либо единый рецепт достижения успеха;
 - среди основных узких мест – обмен данными/электронными документами/последними обновлениями в сфере таможенного законодательства;
 - важен принцип совместной ответственности: успех должен быть результатом сотрудничества всех субъектов в рамках производственно-сбытовой цепочки;
 - меры национальной политики должны быть сосредоточены на обеспечении бесперебойных логистических взаимосвязей, дающих свободу выбора вида транспорта.
10. Дискуссионная группа 3: Интермодальный подход приводит к социальной устойчивости
- выступавшие сделали обзор того, как правительства и отрасль решают данный вопрос;
 - на страновом уровне Турция представила теоретический анализ социальных издержек транспорта (включая автомобильные заторы, происшествия, выбросы);
 - на уровне национальных планов политики важно определить пути укрепления комбинированных перевозок: финансовые, налогово-бюджетные и административные стимулы;
 - в этой отрасли ведется активная работа в области устойчивости начиная с 1996 года;

- важно трансформировать вызовы в возможности для бизнеса, опираясь на принцип трех «i» (инновации, инфраструктуры, стимулы);
- на практике необходимо уделять больше внимания следующим вопросам: Кодексу ГТЕ, модульной концепции и принципу «платит загрязнитель» в противовес принципу наименее затратного ухода от издержек.

IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.6, C.N.2015.TREATIES-XI.E.2

11. Рабочая группа отметила, что на сегодняшний день в рамках СЛКП насчитывается 32 Договаривающиеся стороны². Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5), карту сети СЛКП, перечень параметров, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария имеются на веб-сайте ЕЭК ООН (<http://www.unecce.org/trans/wp24/depnot.html>).

12. На пятьдесят седьмой сессии отмечалось, что вступили в силу восемь поправок к Соглашению СЛКП, последняя из которых – 10 декабря 2009 года.

13. Кроме того, на своей пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой направить депозитарию Соглашения СЛКП предложения по поправкам к приложению I к Соглашению СЛКП, касающимся изменения названия городов и пунктов пересечения границ в Казахстане (ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 34–35 и приложение) и принятым в 2011 году. Эти поправки были переданы депозитарию в Нью-Йорке, который издал соответствующее уведомление 5 мая 2015 года (C.N.2015.TREATIES-XI.E.2). В течение последующих шести месяцев не было получено каких-либо возражений в отношении поправок, и Рабочую группу просили ратифицировать эти изменения, с тем чтобы приступить к подготовке обновленного сводного текста.

14. Рабочая группа и Административный комитет СЛКП приняли к сведению, что изменения, внесенные в приложение I к СЛКП в отношении Казахстана, были доведены до сведения депозитария в Нью-Йорке и что за соответствующий период никаких возражений получено не было. Рабочая группа ратифицировала эти поправки и поручила секретариату представить обновленный вариант СЛКП до конца этого двухгодичного периода с учетом любых других поправок, согласованных на пятьдесят восьмой сессии WP.24 и доведенных до сведения депозитария.

² Албания, Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Дания, Франция, Грузия, Германия, Греция, Венгрия, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Черногория, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Сербия, Словакия, Словения, Швейцария, Турция и Украина.

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

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

15. Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят шестой сессии она поручила секретариату вновь связаться со всеми заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами по вопросу о предложениях о поправках, затрагивающих Армению, Грузию и Туркменистан (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), а также Германию, Данию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4), в целях завершения необходимого процесса консультаций до принятия предлагаемых поправок.

16. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он направил всем заинтересованным государствам и Договаривающимся сторонам (июль 2014 года) письма с просьбой рассмотреть и одобрить предлагаемые поправки для их включения в Соглашение СЛКП.

17. Рабочая группа и Административный комитет Соглашения СЛКП отметили усилия секретариата по налаживанию контактов с заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами в связи с предложениями по поправкам. Административный комитет принял к сведению заявление Германии о том, что она ответила на просьбу секретариата и подтвердила, что поправки, охватывающие территорию Германии, являются для нее приемлемыми. Поскольку ответа от правительства Дании, являющейся другой Договаривающейся стороной, связанной с немецкой поправкой, получено не было, Административный комитет Соглашения СЛКП принял решение дождаться ответа от Дании, с тем чтобы принять окончательное решение по данным поправкам на своей пятьдесят девятой сессии.

18. Административный комитет поручил секретариату включить перечень всех поправок к СЛКП, которые были представлены в 2009 году и еще не были приняты, в доклад о работе пятьдесят восьмой сессии в целях обсуждения возможных направлений дальнейшей работы по этим поправкам на следующей сессии, даже если никакой дополнительной информации представлено не будет. Этот перечень содержится в приложении I к настоящему документу.

19. Ряд делегатов обратились к секретариату с просьбой изучить возможность объединения поправок в целях облегчения работы государств-членов. Секретариат согласился рассмотреть этот вопрос.

20. Правительство Польши проинформировало Рабочую группу о своем предложении по поправкам к СЛКП, представленным в документе ECE/TRANS/WP.24/2015/11. Административный комитет СЛКП принял решение одобрить предложенные правительством Польши поправки и поручил секретариату направить эти поправки депозитарию в Нью-Йорке.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, ECE/TRANS/WP.24/2012/5, ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3

21. 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.

22. Она также отметила, 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).

23. 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).

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

25. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что в сотрудничестве с секретариатом SC.2 и Европейским железнодорожным агентством он подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2014/1, содержащий предложения по поправкам к возможным новым минимальным требованиям к инфраструктуре и эксплуатационным характеристикам для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП.

26. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа отложила принятие решения о предложениях по поправкам к Соглашению СЛКП на основе официального документа ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, подготовленного секретариатом и ЕЖДА, и постановила дождаться решения Рабочей группы по железнодорожному транспорту в отношении тех же поправок. На своей пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа была проинформирована о том, что Рабочая группа по железнодорожному транспорту одобрила эти предложения по поправкам.

27. По итогам обсуждения этих поправок Административный комитет СЛКП принял решение одобрить предложения по поправкам к Соглашению СЛКП на основе официального документа ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, подготовленного секретариатами SC.2 и WP.24 совместно с ЕЖДА, и поручил секретариату подготовить соответствующее уведомление депозитария, а также поправки, согласованные с Польшей, в целях облегчения работы государств-членов.

V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2

28. Рабочая группа напомнила, что цель Протокола заключается 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 характеристик.

29. 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, Украине, Франции, Хорватии, Чешской Республике и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям и терминалам в портах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок «ро-ро».

А. Статус Протокола

Документация: ECE/TRANS/122 и Corrs.1–2

30. Рабочая группа приняла к сведению статус Протокола, представленный секретариатом. Рабочая группа напомнила о том, что Протокол вступил в силу 29 октября 2009 года и был подписан 15 странами. На настоящий момент Протокол ратифицировали девять стран³. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corrs.1–2⁴. Подробная информация о Протоколе, включая его текст и все соответствующие уведомления депозитария, имеется на веб-сайте Рабочей группы.

31. Рабочая группа напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал соответствующие Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП как можно скорее присоединиться к этому Протоколу. Рабочая группа также настоятельно призвала Договаривающиеся стороны присоединиться к Протоколу в соответствии с просьбой КВТ.

В. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/4, ECE/TRANS/WP.24/2010/6, ECE/TRANS/WP.24/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12

32. Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят третьей сессии она рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2010/6 (только на английском языке), содержащий сводный перечень предложений по поправкам, переданных Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией, а также изменения к Протоколу, предложенные секретариатом. На настоящий момент Рабочей группой был рассмотрено и принято только одно предложение по поправкам, представленное Австрией (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 50).

33. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он направил всем заинтересованным государствам и Договаривающимся сторонам (июль 2014 года) письма с просьбой рассмотреть и одобрить предлагаемые поправки для их включения в Протокол.

³ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика, Швейцария.

⁴ 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.

34. В своем ответе правительство Румынии направило предлагаемые поправки к Протоколу (ECE/TRANS/WP.24/2015/7). По итогам обсуждений Административный комитет по Протоколу к Соглашению СЛКП принял решение принять эти поправки и поручил секретариату передать эти поправки депозитарию в Нью-Йорке.

35. Рабочая группа отметила усилия секретариата по налаживанию контактов с заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами в связи с оставшимися предложениями по поправкам. Поскольку по этим остальным поправкам никаких ответов получено не было, Административный комитет по Протоколу к Соглашению СЛКП принял решение продолжать дожидаться ответов, с тем чтобы принять окончательное решение по этим поправкам на своей пятьдесят девятой сессии.

36. Административный комитет поручил секретариату представить перечень всех поправок к Протоколу к СЛКП, которые были представлены в 2009 году и еще не были приняты, в докладе о работе пятьдесят восьмой сессии в целях обсуждения возможных направлений дальнейшей работы по этим поправкам на своей следующей сессии, даже если никакой дополнительной информации представлено не будет. Этот перечень содержится в приложении II к настоящему документу.

37. Ряд делегатов обратились к секретариату с просьбой изучить возможность объединения поправок в целях облегчения работы государств-членов. Секретариат согласился изучить этот вопрос.

38. Кроме того, по итогам рассмотрения документа ECE/TRANS/WP.24/2012/4 на своей пятьдесят шестой сессии и последующих обсуждений, состоявшихся на пятьдесят седьмой сессии, секретариаты WP.24 и SC.3 рассмотрели вопрос о том, каким образом лучше всего согласовать приложения I и II к Протоколу с пересмотренным текстом Соглашения СМВП. Секретариат подготовил документ ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12 с обзором различий между Протоколом и Соглашением СМВП, первоначально обсуждавшийся и одобренный на сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях в июне 2015 года, а затем обсуждавшийся и одобренный к представлению WP.24 на совещании Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) в ноябре 2015 года.

39. Административный комитет по Протоколу к СЛКП принял к сведению анализ, проведенный секретариатами SC.3 и WP.24 и касающийся различий между Протоколами к СЛКП и СМВП, и принял решение одобрить обновление Протокола к СЛКП в целях сохранения его соответствия с СМВП. Кроме того, он поручил секретариату передать эти поправки, а также поправки, согласованные в отношении Румынии, депозитарию в Нью-Йорке в целях облегчения работы государств-членов.

40. Административный комитет принял к сведению замечания делегации Нидерландов и поручил секретариату подготовить записку о возможных поправках к приложению III к Протоколу и определить, какие дополнительные термины необходимо включить в Протокол, и представить соответствующий отчет на пятьдесят девятой сессии WP.24.

VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 5 повестки дня)

41. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, как развивается ситуация в связи с одобрением Кодекса ГТЕ соответствующими органами ЕЭК ООН, Международной организацией труда (МОТ) и Международной морской организацией (ИМО).

42. Рабочая группа приняла к сведению, что КВТ ЕЭК ООН одобрил Кодекс ГТЕ в феврале 2014 года, Комитет по безопасности на море ИМО одобрил его в июле 2014 года и Административный совет МОТ одобрил его в ноябре 2014 года. В настоящее время благодаря усилиям ИМО Кодекс размещен в электронном виде на веб-сайте ЕЭК ООН на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках. Кроме того, правительство Германии сделало перевод Кодекса ГТЕ на немецкий язык, который также размещен на веб-сайте.

43. Рабочая группа была проинформирована о том, что Кодекс ГТЕ все шире используется в отрасли и в 2016 году станет частью национального законодательства в Южной Африке.

44. Рабочая группа была проинформирована о результатах трехстороннего секторального совещания по транспорту 2015 года, которое было организовано МОТ 14–16 октября 2015 года. В частности, Рабочая группа была проинформирована о рекомендациях, напрямую затрагивающих Кодекс ГТЕ: правительствам следует «поощрять и оказывать содействие включению положений Кодекса ГТЕ в национальное законодательство в целях развития более безопасной, эффективной и производительной транспортной отрасли в рамках всех звеньев производственно-сбытовой цепи», и Бюро следует «сотрудничать с другими учреждениями Организации Объединенных Наций, международными и региональными правительствами и неправительственными организациями в целях разработки инструментария по продвижению и распространению информации», касающейся Кодекса ГТЕ. Рабочая группа поблагодарила представителя МОТ за эту информацию.

45. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о переводах Кодекса ГТЕ на различные языки, которые в настоящее время размещены на веб-сайте ЕЭК ООН, поручила секретариату информировать Рабочую группу о всех новых изменениях, связанных с Кодексом ГТЕ, и призвала государства-члены представлять варианты текста на их национальных языках в секретариат для размещения на веб-сайте.

46. Делегация Нидерландов заявила, что размещенный на веб-сайте текущий вариант текста, касающийся информационных материалов по Кодексу ГТЕ, устарел и должен быть изменен, так как Комитет по безопасности ИМО недавно одобрил информационные материалы. По итогам обсуждения на сессии был согласован следующий текст: «Дополнительные практические рекомендации и справочная информация, касающаяся Кодекса ГТЕ, размещены в качестве информационных материалов, одобренных Комитетом по безопасности на море (КБМ) ИМО на его девяносто четвертой сессии (17–21 ноября 2014 года) и опубликованных в качестве циркуляра КБМ (MSC.1/Circ.1498). Эти информационные материалы не являются составной частью Кодекса ГТЕ».

47. Рабочая группа приняла к сведению обсуждение формулировок, содержащихся на веб-сайте и касающихся информационных материалов к Кодексу ГТЕ, и поручила секретариату внести соответствующие изменения в текст.

VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)

A. Смягчение последствий

48. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в 2015 году в рамках Проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), который первоначально финансировался по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) в 2013 году.

49. Устойчивое развитие транспорта можно оценить в рамках ForFITS посредством моделирования стратегий «недопущения-изменения-улучшения», учитывающих также ожидаемые изменения соответствующих макроэкономических показателей. С инструментом ForFITS можно ознакомиться в Интернете, где размещено также руководство для пользователей, охватывающее всю необходимую информацию по вопросу о том, как использовать ForFITS, и содержащее практические примеры для облегчения процесса самостоятельного обучения⁵.

50. Рабочая группа была проинформирована об использовании ForFITS в рамках оценки, мониторинга и планирования мер политики в области устойчивого транспорта за прошедший год. В частности, была представлена информация об использовании ForFITS Отделом устойчивого развития транспорта ЕЭК ООН в рамках Программы обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) Грузии, ОРЭД в Беларуси и охватывающего все страны ЕЭК ООН регионального исследования, касающегося будущих выбросов в транспортном секторе.

51. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о ForFITS и поручила секретариату представить Рабочей группе обновленную информацию по этому вопросу на пятьдесят девятой сессии WP.24.

B. Адаптация

Документация: Публикация ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним

52. Секретариат напомнил Рабочей группе об этой публикации, представленной в декабре 2013 года и распространенной среди всех экспертов и участников Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.

53. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована о продолжении работы Группы экспертов, в частности о том, каким образом эта работа затрагивает интермодальный транспорт.

54. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию об адаптации к изменению климата и поручила секретариату представить Рабочей группе обновленную информацию по этому вопросу на пятьдесят девятой сессии WP.24.

⁵ Более подробная информация о ForFITS имеется по адресу http://www.unecce.org/trans/theme_forfits.html.

С. Дизельные двигатели

Документация: Публикация ЕЭК ООН «Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность»

55. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о последующих шагах в связи с документом «Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность», подготовленным секретариатом.

56. Цель этого дискуссионного документа заключается в следующем:

а) представление сбалансированной точки зрения в связи с продолжающимися спорами вокруг вопроса о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями на здоровье человека и окружающую среду;

б) подведение итогов последних исследований о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями для здоровья населения;

с) представление информации о выбросах дизельными двигателями в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт;

д) проведение обзора последних изменений в политике в области сокращения выбросов загрязняющих веществ в целях решения проблем охраны здоровья и окружающей среды; и

е) рассмотрение любых технических достижений, связанных с дизельными двигателями, с целью сокращения и даже ликвидации вредных последствий для здоровья населения.

57. Было отмечено, что в регионе ЕЭК достигнут прогресс в деле усовершенствования дизельных двигателей и снижения выбросов. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию, касающуюся публикации о дизельных двигателях, и поручила секретариату представить Рабочей группе обновленную информацию по этому вопросу на пятьдесят девятой сессии WP.24.

VIII. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)

58. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что в ближайшее время Комитет по внутреннему транспорту проведет сегмент по вопросам политики, посвященный интеллектуальным транспортным системам (ИТС), а также о результатах Всемирного конгресса по ИТС, состоявшегося в Бордо в октябре 2015 года.

59. Было отмечено, что в текущем году были сделаны доклады в рамках этого пункта повестки дня, и секретариат выразил надежду на то, что на будущих сессиях государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны выступят с докладами о последних изменениях в этой области в контексте интермодальных перевозок и логистики.

60. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию об аспектах, связанных с ИТС, в частности информацию о Всемирном конгрессе по ИТС в Бордо, и поручила секретариату представить Рабочей группе обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

IX. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 8 повестки дня)

A. Последующая деятельность в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/2, неофициальный документ № 1 (2015), неофициальный документ № 2 (2015)

61. Рабочая группа напомнила, что после проведения в 2013 году рабочего совещания по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) Международный союз железных дорог провел рабочее совещание по последующим мерам (Париж, 6 и 7 февраля 2014 года) и что Рабочая группа получила краткий доклад об этом рабочем совещании на своей пятьдесят седьмой сессии.

62. В ходе пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа рассмотрела два доклада: первый из них по названию «Глобализация в увязке с инновациями или единая, экологичная, бесперебойная транспортная система» был представлен ЕОКП, а второй под названием «Модульные грузовые единицы и модульные грузоперевозочные комплексы» был представлен частным предприятием «Фирма Глория».

63. Делегация Нидерландов упомянула о внедрении соглашения ИМО, направленного на снижение уровня потерь контейнеров. В соответствии с этим соглашением массу контейнеров требуется определять перед их загрузкой (см. циркуляр 1475 Комитета по безопасности на море). Это глобальное соглашение позволит улучшить качество данных, предоставляемых грузоотправителем, в частности в тех случаях, когда используются цифровые системы («e-фрейт», e CMR, e TIR и т.д.), и снизить перегрузку транспортных средств. Этот переход на цифровые технологии может также позволить в большей степени использовать устойчивые интермодальные перевозки и сократить административную нагрузку.

64. Рабочая группа приняла к сведению представленную докладчиками информацию, касающуюся веса и размеров, и с учетом важности этой темы решила сохранить ее в повестке дня для обсуждения на будущих сессиях WP.24 в качестве отдельного пункта.

B. Тема 2014 года: Роль транспортных экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных цепях

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/3, ECE/TRANS/WP.24/2015/1, ECE/TRANS/WP.24/125

65. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят шестой сессии, и ее «дорожной картой» по будущей работе и оперативной деятельности (ECE/TRANS/WP.24/131, пункты 35–36; ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 18–22 и 40–41) тема для обстоятельного обсуждения в 2014 году была сформулирована следующим образом: «Роль транспортных экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных сетях». Обсуждения были подготовлены на рабочем совещании, организованном правительством Бельгии (Брюссель, 12 и 13 июня 2014 года).

66. Учитывая итоги этого рабочего совещания, Рабочая группа на своей последней сессии приняла решение о том, что секретариату следует подготовить обследование по вопросу о статусе экспедиторов в разных странах. Это обследо-

вание должно быть основано на вопроснике, в котором будут охвачены все соответствующие вопросы. Проект вопросника содержится в документе ECE/TRANS/WP.24/2015/1. Рабочая группа рассмотрела проект вопросника и по просьбе немецкой делегации поручила секретариату внести отдельные изменения в вопрос 1.

67. Рабочая группа утвердила проект вопросника с поправками, подготовленный секретариатом для обследования экспедиторов, и поручила незамедлительно разослать его всем государствам-членам, призвав их представить ответы на вопросник в целях завершения предметного исследования этой темы на основе информации, полученной в ответах.

68. Рабочая группа просила рассмотреть аспекты, связанные с экспедиторами, в качестве отдельного пункта повестки дня на ближайших сессиях WP.24.

69. В связи с вопросом, поступившим от делегации ЕОКП относительно использования термина «экспедитор», и последовавшим за этим обсуждением в ходе сессии Рабочая группа поручила секретариату изучить применяемую терминологию.

С. Тема 2015 года: Интермодальный подход приводит к устойчивости

Документация: Программа и выступления в рамках рабочего совещания

70. Выводы, сделанные на этом рабочем совещании, представлены в рамках пункта 2 повестки дня. Рабочая группа поблагодарила участников рабочего совещания и поручила секретариату представлять Рабочей группе обновленную информацию о роли интермодальных перевозок в контексте целей устойчивого развития.

Д. Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2016 году

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2015/6

71. В документе ECE/TRANS/WP.24/2015/6 секретариат изложил ряд возможных тем для обстоятельного обсуждения на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы. Основываясь на предложениях делегаций охватить темы внедрения цифровых технологий (Нидерланды и МСАТ), стимулы развития интермодальных перевозок (Бельгия и Турция) и таможенные процедуры в рамках интермодальных перевозок (Турция и МСАТ), участники согласовали компромиссное название темы.

72. Рабочая группа приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.24/2015/6 и приняла решение о том, что темой для 2016 года будет «Содействие развитию устойчивых интермодальных перевозок с помощью инновационных подходов». В рамках обсуждения на рабочем совещании следует охватить темы внедрения цифровых технологий и стимулов.

Х. Интермодальные транспортные терминалы (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/5, ECE/TRANS/WP.24/2015/2

73. На своей предыдущей сессии Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2014/5 об интермодальных транспортных терминалах. Рабо-

чая группа напомнила, что она рассматривала этот вопрос на тридцать седьмой сессии (18–19 апреля 2002 года), на которой была учреждена группа экспертов для рассмотрения мер по повышению эффективности деятельности терминалов для комбинированных перевозок, и на пятьдесят четвертой сессии (2–3 ноября 2011 года), когда для обстоятельного обсуждения была выбрана тема «Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок».

74. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа выразила мнение о том, что необходимо предпринять конкретные меры по последующей деятельности, направленные на поддержку развития беспрепятственных международных железнодорожных и интермодальных транспортных операций на общеевропейском уровне, в том числе, возможно: а) картографирование и классификацию терминалов по типу (т.е. обычный терминал, перевалочный терминал и т.д.) и техническим возможностям (возможности для таможенного оформления, обработки опасных грузов и т.д.); б) установление времени начала и продолжительности работы терминалов для комбинированных перевозок, от чего в значительной степени зависит уровень обслуживания в ходе интермодальных перевозок; в) обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) с учетом новой полученной информации и, возможно, на основе новой классификации типов терминалов.

75. На предыдущей сессии многие делегаты сообщили о том, что часть этих данных имеется в сети Интернет и их можно легко собрать. Вместе с тем Рабочая группа приняла решение о том, что вначале необходимо обсудить и согласовать структуру необходимой информации, а затем решить вопрос о том, какими способами следует собирать и размещать эту информацию.

76. В результате Рабочая группа, возможно, пожелает обратить внимание на то, что на своей пятьдесят седьмой сессии она приняла решение о том, что секретариату следует подготовить предметное исследование, касающееся картографирования и классификации терминалов в регионе ЕЭК по типу, а также их технических мощностей. Рабочая группа поручила секретариату подготовить проект официального документа для пятьдесят восьмой сессии в отношении того, как может быть структурировано подобное исследование, в целях утверждения на ее следующей сессии, основываясь на справочной информации из доклада ЕЭК ООН о связях между портами и внутренними регионами. С этой целью секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2015/2.

77. Рабочая группа поблагодарила секретариат за этот подробный документ и детально обсудила его, в частности, для того чтобы это исследование не дублировало работу других учреждений. Делегация Турции отметила, что в настоящее время ЭСКАТО ООН проводит исследование по сухопутным терминалам и что в рамках исследования ЕЭК следует провести его обзор и удостовериться, что исследование ЕЭК дополняет его, признавая при этом, что цели этих двух исследований различаются. Представитель МСККП рассказал о готовящемся Европейской комиссией исследовании по вопросу о перевозках на конечном участке, в котором его организация принимает участие. Было отмечено, что это исследование также имеет другие задачи и будет охватывать те же области, что и исследование ЕЭК. Делегация Нидерландов отметила, что большая часть информации, необходимой для этого исследования, имеется в сети Интернет и что ее поиск должен стать первым этапом проведения такого анализа.

78. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/WP.24/2015/2, касающийся структуры исследования интермодальных транспортных терминалов, и поручила секретариату обсудить исследование по сухопутным терминалам с ЭСКАТО ООН, будущее развитие исследова-

ния о перевозках на конечном участке с Европейской комиссией, а также другие текущие исследования с их авторами, с тем чтобы исключить дублирование задач и оптимальным образом учесть потребности государств – членов ЕЭК ООН в исследовании, которое готовит секретариат.

79. Рабочая группа призвала государства – члены ЕЭК ООН представить секретариату любую имеющуюся на веб-сайтах информацию об интермодальных терминалах в целях облегчения разработки данного исследования.

XI. Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2015/5, неофициальные документы WP.24 № 5 и 6 (2008), ECE/TRANS/WP.24/2008/4

80. Обсуждение этого пункта повестки дня началось с доклада делегации Украины, касающегося роли интермодальных перевозок на Украине и планов на будущее.

81. Рабочая группа отметила, что в ходе своей пятьдесят первой сессии (19–20 марта 2009 года) она рассмотрела вопрос о современных транспортных сетях, национальных генеральных планах развития логистики и роли правительств в проектировании систем грузовых и интермодальных перевозок и управлении ими. В сотрудничестве с виртуальной группой экспертов по транспортным цепям и логистике (неофициальные документы WP.24 № 5 и 6 (2008)) секретариат подготовил исследование по вопросам организации грузовых и интермодальных перевозок и управления ими, а также роли правительств (документ ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

82. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа решила, что работу в этом направлении необходимо продолжить и что следует подготовить официальный документ о руководящих принципах по данному вопросу. Секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2015/5 для обсуждения на рабочем совещании. В этом документе представлены руководящие принципы по разработке национального плана развития грузовых перевозок и логистики и описание процесса подготовки набора стратегических мер и механизмов, которые могут быть использованы для разработки национальных планов.

83. Секретариат отметил, что для разработки руководящих принципов была использована выборка из 20 национальных планов и что с учетом обширных дискуссий по этому вопросу в течение дня секретариат призвал другие государства-члены прислать ему свои национальные планы для расширения базы данных. Рабочая группа поблагодарила секретариат за этот документ, который многие делегации назвали весьма полезным. Рабочая группа подробно обсудила этот документ. Кроме того, делегация Турции заявила о том, что она работает над обновленным вариантом национального плана и что она проследит за тем, чтобы этот документ был передан консультантам, занимающимся подготовкой национального плана. Делегация Германии отметила, что она также обновляет свой национальный план и, как только он будет завершен, представит его секретариату. Представители МОТ отметили, что хотели бы внести вклад и представить свои замечания в отношении будущих вариантов этого документа.

84. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ с подробными руководящими принципами и поручила секретариату представить КВТ обновленный вариант этого документа для рассмотрения и форму-

лирования замечаний. Рабочая группа поручила секретариату подготовить более подробные руководящие принципы на основе документа ECE/TRANS/WP.24/2015/5 с использованием внешней поддержки и с учетом замечаний, полученных от государств-членов и соответствующих межправительственных учреждений.

ХII. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)

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

85. На основе сообщений, сделанных представителями ТЮЮБЕ и «Пласке», Рабочая группа провела обмен мнениями о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.

86. Рабочая группа поблагодарила выступавших за представленную информацию о передовой практике в сфере интермодальных перевозок и логистики и призвала заинтересованные стороны представить аналогичную информацию на следующей сессии WP.24. Рабочая группа также поручила секретариату продолжать мониторинг последних изменений и передовой практики в области интермодальных перевозок и логистики и представить доклад о новых тенденциях на ее следующей сессии.

B. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики

87. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о деятельности в рамках Форума по цифровым технологиям в области перевозок и логистики Европейской комиссии. Секретариат проинформировал рабочую группу о директиве ЕС 2015/719 Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2015 года с поправками к директиве Совета 96/53/ЕС, в которой содержатся максимальные разрешенные габариты при национальных и международных перевозках и максимальный разрешенный вес при международных перевозках применительно к отдельным типам автомобильных транспортных средств, эксплуатируемых в рамках Сообщества. Рабочая группа приняла к сведению замечания ораторов, касающиеся деятельности Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики, и поручила секретариату продолжать мониторинг деятельности Европейской комиссии и представить соответствующий доклад WP.24 на ее следующей сессии.

C. Общеευропейские изменения в стратегиях в области интермодальных перевозок и транспорта

88. Делегация Италии представила доклад о текущей ситуации в области интермодальных перевозок в Италии. Затем последовало обсуждение содержания этого доклада, в ходе которого выступили представители делегации Турции и ЕОКП.

89. Рабочая группа приняла к сведению информацию правительств о тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики и поручила секретариату продолжать мониторинг общеевропейских изменений в стратегиях в области ин-

термодальных перевозок и транспорта и подготовить доклад об аспектах, актуальных для WP.24, на ее следующей сессии.

D. Статистика интермодальных перевозок

90. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о статистике интермодальных перевозок и поручила секретариату представить информацию о дальнейших изменениях на ее следующей сессии.

XIII. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/248

91. Рабочая группа была проинформирована о текущей деятельности ЕЭК ООН в области интермодальных перевозок и логистики и, в частности, о решениях, принятых КВТ в феврале 2015 года (ECE/TRANS/248) в связи с деятельностью Рабочей группы.

92. Рабочая группа была проинформирована о закрытом заседании (только для правительственных делегатов) председателей вспомогательных органов КВТ, где они обсудили вопрос участия стран, не входящих в регион ЕЭК, которые одновременно являются Договаривающимися сторонами транспортных договоров и соглашений ЕЭК ООН, в рабочих группах и других межправительственных органах ЕЭК ООН. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована о публикации «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт», представляющей собой обновленный вариант исследования 2011 года, в который были включены материалы, представленные другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также МСАТ и МСЖД.

93. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о работе Комитета по внутреннему транспорту.

XIV. Программа работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 13 повестки дня)

A. Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2016–2017 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2015/8, ECE/TRANS/200, ECE/TRANS/WP.24/2011/9

94. В соответствии с решением КВТ о пересмотре программы работы каждые два года (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочей группе было предложено рассмотреть и утвердить свою программу работы на 2016–2017 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки. Проект программы работы на 2016–2017 годы и ожидаемые достижения приведены в документе ECE/TRANS/WP.24/2015/8. Рабочая группа обсудила основные изменения, внесенные в этот документ, результаты деятельности Рабочей группы по сравнению с намеченными целями и целевые показатели на предстоящий двухгодичный период.

95. Рабочая группа одобрила с внесенными поправками проект программы работы и план двухгодичной оценки на период 2016–2017 годов.

96. Рабочая группа была вновь проинформирована о том, что круг ведения Рабочей группы был утвержден на ее сессии 3 ноября 2011 года и одобрен КБТ 1 марта 2012 года (ECE/TRANS/WP.24/2011/9). Секретариат напомнил Рабочей группе, что этот круг ведения необходимо пересматривать каждые пять лет (т.е. на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы).

97. С учетом этого, а также в целях обеспечения достаточного времени для обзора нового круга ведения Рабочая группа поблагодарила секретариат за его доклад, касающийся обновления круга ведения, и поручила ему как можно скорее распространить среди государств-членов более подробный документ, с тем чтобы обновить круг ведения на следующей сессии WP.24.

В. Проект плана работы на 2016–2020 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2015/9, ECE/TRANS/224, ECE/TRANS/WP.24/2011/9

98. В соответствии с просьбой Бюро КБТ от 20 июня 2011 года Рабочей группе следует пересмотреть и одобрить свой традиционный четырехлетний план работы на 2016–2020 годы в дополнение к обязательной программе работы и двухгодичной оценке на 2016–2017 годы.

99. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2015/9, содержащий проект плана работы с обновлениями плана, одобренного Рабочей группой 3 ноября 2011 года (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 69) и утвержденного КБТ 1 марта 2012 года (ECE/TRANS/224, пункт 94). В нем указаны предложенные исключения, изменения и добавления.

100. По итогам обсуждения Рабочая группа утвердила проект своего плана работы с поправками.

XV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/192, ECE/TRANS/WP.24/2015/3, ECE/TRANS/WP.24/2015/4, ECE/TRANS/WP.24/2015/10

101. В соответствии с решением КБТ Рабочая группа продолжает проводившуюся ранее Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) работу 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).

102. В настоящее время сопоставимая информация по 16 странам – членам ЕЭК ООН имеется на английском, русском и французском языках (<http://apps.unecsc.org/NatPolWP24/>).

103. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа приняла решение о том, что соответствующую информацию следует и впредь регулярно обновлять, и просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2015 году. Этот вопросник был направлен государствам-членам в апреле 2015 года. Обновленные ответы были даны на основе обновленного и полного варианта вопросника, представленного правительством Австрии и распространенного среди государств-членов в качестве примера.

104. Ответы, полученные секретариатом, содержатся в документах ECE/TRANS/WP.24/2015/3, ECE/TRANS/WP.24/2015/4 и ECE/TRANS/WP.24/2015/10. Свои ответы предоставили следующие государства-члены: Австрия, Албания, Германия, Румыния, Словения и Чешская Республика. Рабочая группа рассмотрела и обсудила эти документы и представления государств-членов.

105. Представитель секретариата разъяснил, что эта новая информация будет дополнена обновленной версией веб-сайта, с тем чтобы она была удобна для использования и полезна для государств-членов.

106. С учетом обстоятельного обсуждения на этом совещании, упоминания этой темы в рамках рабочего совещания «Интермодальный подход приводит к устойчивости», обсуждений в рамках других пунктов повестки дня, касающихся политики в области интермодальных перевозок и тематики сессий 2016 года, как указывалось выше в пункте 8 d) повестки дня, Рабочая группа поблагодарила те государства-члены, которые ответили на вопросник о национальных мерах политики, и просила государства-члены, которые еще не представили вопросник с ответами, сделать это как можно скорее. Рабочая группа также поручила секретариату загрузить полученную новую информацию в онлайн-базу данных и обновить интерфейс веб-сайта для облегчения доступа к информации, представленной правительствами.

XVI. Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 15 повестки дня)

107. Секретариат проинформировал Рабочую группу о сотрудничестве между секретариатами WP.24 и Конвенции МДП по вопросам, связанным с интермодальными перевозками. Секретарь ИСМДП рассказал о проделанной к настоящему времени работе и о ходе подготовки этими двумя секретариатами и МСАТ совместной записки об интермодальных перевозках и Конвенции МДП. В этом контексте он просил делегации, участвующие в работе WP.24, представить информацию и примеры из практики компаний, занимающихся интермодальными перевозками, в том числе в отношении использования процедур МДП, в целях выявления узких мест.

108. Делегация Нидерландов отметила, что такое сотрудничество может быть полезно для рабочих групп в плане повышения эффективности работы и задействования опыта государств-членов в обеих рабочих группах. Кроме того, делегация Нидерландов просила загрузить этот документ по МДП⁶ на веб-сайт WP.24.

109. Рабочая группа приняла к сведению информацию о сотрудничестве между секретариатами WP.24 и МДП, просила эти секретариаты продолжать сотрудничество и проинформировать Рабочую группу о достигнутом прогрессе на пятьдесят девятой сессии WP.24.

XVII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

110. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что пятьдесят девятую сессию Рабочей группы планируется провести 31 октября – 1 ноября 2016 года во Дворце Наций (Женева).

⁶ www.unece.org/tir/tirexb/tirexb-activities-infdocs-2015.html.

XVIII. Резюме решений (пункт 17 повестки дня)

111. В соответствии с достигнутой договоренностью и 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 (23–25 февраля 2016 года).

Приложение I

Нерассмотренные предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП

1. В документ ECE/TRANS/WP.24/2009/1 включены следующие нерассмотренные предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП:

Приложение I к СЛКП

(35) АРМЕНИЯ

Включить

С-Е 692 (Садахло–) Айрум–Гюмри–Ахурян (–Догу Капи)

(37) ГРУЗИЯ

Включить

С-Е 99 (Веселое–) Гантиади–Поти

С-Е 60 Батуми –Тбилиси–Гардабани (–Беюк)
Поти

С-Е 692 (Айрум–) Садахло –Тбилиси
(Карс–) Ахалкалаки

(39) ТУРКМЕНИСТАН

Включить

С-Е 597 (Нукус–) Дашховуз (–Ургенч–) Чарджоу

С-Е 60 (Баку–) Туркменбаши–Ашхабат–Чарджоу (–Алат)

С-Е 695 (Термез–) (–Карши)

С-Е 70 (Саракс–) Серахс–Теджен

Приложение II к СЛКП

А. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Перед

АВСТРИЯ

вставить

АРМЕНИЯ

«Кармин Блур»

После

ФРАНЦИЯ

вставить

ГРУЗИЯ

Хашури
Кутаиси
Поти
Тбилиси

После

ТУРЦИЯ

вставить

ТУРКМЕНИСТАН

Туркменбаши
Ашхабад

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

После

Карс (ТГЖД)–Ахалкалаки (Грузинские железные дороги)

вставить

Айрум (Армянские железные дороги)–Садахло (Грузинские железные дороги)

Нукус (Узбекские железные дороги)–Дашховуз (Туркменские железные дороги)

Дашховуз (Туркменские железные дороги)–Ургенч (Узбекские железные дороги)

Ургенч (Узбекские железные дороги)–Чарджоу (Туркменские железные дороги)

2. В документ ECE/TRANS/WP.24/2009/4 включены следующие нерасмотренные предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП:

Приложение I к СЛКП

(9) ГЕРМАНИЯ

Строку С-Е 45 *изменить следующим образом*

С-Е 45 (Редби–) Путгарден)–Гамбург–Ганновер–
Вюрцбург–Нюрнберг–(Падборг–) Фленсбург)
Ингольштадт–Мюнхен (–Куфштейн)

Исключить строку С-Е 51

Строку С-Е 451 *изменить следующим образом*

С-Е 451 Росток–Берлин–Галле–Эрфурт–Нюрнберг–Пассау
(–Вельс) Лейпциг

(13) ШВЕЦИЯ

Строку С-Е 45 *изменить следующим образом:*

С-Е 45 (Корншо–) Гетеборг–Мальмё (–Копенгаген)

(14) ДАНИЯ

Строку С-Е 45 *изменить следующим образом:*

С-Е 45 (Мальмё–) Копенгаген–Рингстед–Нюкёбинг–
Редби (–Путгарден) Оденсе–Фредерисия–Падборг
(–Фленсбург)

Исключить строку С-Е 530

Строку С 45/1 *изменить следующим образом:*

С 45/1 (Гетеборг–) Фредериксхавн–Орхус–Фредерисия

Приложение II к СЛКП

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Заменить

Хельсингборг (ГЖД Швеции)–Копенгаген (ДГЖД)

на

Мальмё (ГЖД Швеции)–Копенгаген (ДГЖД)

Исключить

Гедзер (ДГЖД)–Росток (ЖДГ)

Д. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Исключить

Копенгаген–Хельсингборг (Дания–Швеция)

Гедсер–Росток (Варнемюнде) (Дания–Германия)

Приложение II

Нерассмотренные предлагаемые поправки к протоколу к Соглашению СЛКП

1. В документ ECE/TRANS/WP.24/2010/6 включены следующие нерассмотренные предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП:

Протокол к приложению I к Соглашению СЛКП

1. (1) ФРАНЦИЯ
Рона
Исключить
[Сан-Жан-де-Лосн–Мюлуз] (запланировано) С-Е 10
2. *Вместо* (12) ЮГОСЛАВИЯ
читать (12) СЕРБИЯ

Протокол к приложению II к Соглашению СЛКП

1. (13) БОЛГАРИЯ
После
С-Р 80–56 Русе (Дунай, 495,0 км)
включить
С-Р 80–53 Лом (Дунай, 743,0 км)
С-Р 80–56 Свиштов [Русе] (Дунай, 495,0 км)
С-Р 80–56 Силистра [Русе] (Дунай, 495,0 км)
2. (10) ВЕНГРИЯ
Заменить
С-Р 80–42 Будапешт (Дунай, 1 640,0 км)
на
С-Р 80–42 Дьёр–Гёню (Дунай, 1,794,0 км)
С-Р 80–43 Будапешт (Дунай, 1 652,1 км)
С 80–44 Будапешт (Дунай, 1 639,8 км) [контейнеры и вагоны]
С-Р 80–45 Будапешт–Надтетень (Дунай, 1 629,5–1 630,0 км)
С-Р 80–46 Байя (Дунай, 1 479,1–1 480,0 км)
3. *Вместо* (12) ЮГОСЛАВИЯ
читать (12) СЕРБИЯ