



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2006/1
18 January 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН
по интермодальным перевозкам и логистике¹
(29 и 30 марта 2006 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике
(Сорок пятая сессия, 30 марта 2006 года, пункт 4 повестки дня)

**ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН
ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ
(КИЕВ, 27 И 28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА)**

Создание механизма для обследования надлежащей практики

Проект круга ведения

Записка Председателя Рабочей группы ЕЭК ООН

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Торговые отношения между Европой и Азией развиваются главным образом за счет ускоренного роста контейнерных перевозок морским транспортом.

¹ ЕКМТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, создав "Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике", которая состоит из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегментом ЕЭК ООН является ее Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

2. Нет никаких сомнений в том, что в будущем морской транспорт будет по-прежнему играть главную роль на рынке перевозок между Европой и Азией. Тем не менее, в частности, при почти полной монополии морской транспорт будет сталкиваться со все возрастающими проблемами наземного обслуживания портов.
3. Экономический анализ показывает, что в некоторых случаях наземные соединения могут стать жизнеспособной альтернативой морским путям и позволить значительно улучшить доступность стран, начав обслуживать весьма существенную долю быстро растущего рынка перевозок, в частности контейнеров.
4. Создание эффективных наземных связей между Европой и Азией сталкивается, тем не менее, с целым рядом трудностей, которые могут быть преодолены с помощью надлежащих политических решений, касающихся, в частности, создания адекватной инфраструктуры транспорта и устранения регламентирующих или институциональных препятствий, мешающих развитию эффективного транспортного обслуживания.
5. Если в определенной степени морские компании и порты, очевидно, в состоянии решить проблему прогнозируемого роста морских перевозок, например контейнеров, этого нельзя сказать о наземных видах транспорта, выполняющих перевозки между портами и внутренними районами страны. Существуют значительные риски перегруженности автомобильных сетей, обслуживающих эти порты, в то время как пропускная способность железнодорожных линий и судоходных путей зачастую недостаточна. Поэтому важно, чтобы правительства приняли необходимые меры, в частности в области инфраструктуры, для улучшения наземного обслуживания морских портов посредством развития, например, надлежащих соединений по железным дорогам или судоходным путям и облегчения интермодальной перевалки грузов между наземными видами транспорта и морским транспортом.
6. По всей видимости, предпочтение следует отдать подходу, основанному на использовании крупных коридоров между Европой и Азией, поскольку только такое решение, очевидно, способно облегчить создание действительно эффективных систем обслуживания для перевозок на большие расстояния.
7. Как указывается в Люблянской декларации, принятой ЕКМТ в мае 2004 года, важно, чтобы эти коридоры, а также инвестиционные проекты, которые с ними связаны, были определены с учетом реальных потребностей и на основе конкретных критериев. Необходимо также учитывать их мультимодальные аспекты и рассматривать в увязке с местными и региональными проектами и национальными сетями, для того чтобы транзитные страны могли воспользоваться оптимальными преимуществами и была

обеспечена непрерывность инфраструктур, что тем самым облегчило бы эксплуатацию международных маршрутов.

8. Развитие евро-азиатских коридоров посредством создания надлежащим образом адаптированной инфраструктуры имеет смысл только в том случае, если совершенствованию транспортного обслуживания не будут мешать всякого рода препятствия, которые ухудшают условия эксплуатации и снижают их конкурентоспособность по сравнению с морским транспортом. В числе этих препятствий можно, в частности, назвать несогласованность положений, регулирующих транспортные рынки, недостаточную эффективность железных дорог, трудности при пересечении границ, использование устарелых транспортных и информационных технологий, недостаточный уровень безопасности и неэффективное обслуживание перевалочных терминалов.

В. ПЛАНИРУЕМЫЕ ЦЕЛИ

9. Сегодня внедрение действительно перспективного подхода, вероятно, необходимо более, чем когда-либо, для планирования необходимых инвестиций и обеспечения предложений, адаптированных к рынку услуг.

10. Для этого должны быть достигнуты следующие цели:

- определение общих сценариев перспектив товарообмена на основе базовых предположений, совместимых в социально-экономическом контексте заинтересованных стран;
- внедрение принципов открытости и эффективности эксплуатации сети, обеспечивающих эксплуатационную совместимость автомобильного, морского, речного и железнодорожного транспорта;
- взаимосвязь между программами развития транспортной инфраструктуры вдоль крупных коридоров;
- проведение социально-экономической оценки с учетом роста объема перевозок и их воздействия на окружающую среду, с тем чтобы найти оптимальное решение проблемы устойчивого развития.

11. Для достижения этих целей в качестве первого этапа предлагается произвести обследование "надлежащей практики" и осуществляемых в настоящее время либо будущих экспериментальных проектов в странах-членах.

12. Такое обследование должно, в частности, касаться:

- a) устранения физических и нефизических препятствий, затрудняющих прохождение грузопотоков между странами евро-азиатского региона, посредством:
 - координации действий транспортных, таможенных и пограничных ведомств стран-участниц для упрощения процедур;
 - ускорения продвижения грузовых поездов в пунктах смены колесных пар;
 - гармонизации нормативно-правовой базы в области транспорта стран-участниц на основе международных соглашений, резолюций ЕКМТ, конвенций ЕЭК ООН, а также законодательства и принципов транспортной политики Европейского союза;
- b) развития технических и технологических возможностей транспортных инфраструктур путем:
 - создания сети логистических центров и средств информационного сопровождения грузовых перевозок;
 - разработки и реализации совместных инвестиционных проектов и обеспечения их финансирования;
 - развития линий железнодорожного паромного сообщения в регионе Черного, Азовского и Каспийского морей и улучшения использования внутренних водных путей для интермодальных перевозок.

С. МЕТОДОЛОГИЯ

13. В ходе сессии ЕКМТ-ЕЭК ООН 25-28 сентября 2005 года присутствовавшие государства-члены положительно оценили предложение Украины об организации подобного обследования (TRANS/WP.24/109, пункт 12).

14. Обследование и анализ различных мероприятий, проведенных на всей территории государств-членов, могли бы быть осуществлены Украиной. В результате анализа, в частности, необходимо выявить сильные и слабые стороны элементов, которые необходимо учесть.

15. Ход осуществления и окончательный результат этого обследования могли бы быть представлены на сессиях ЕКМТ/ЕЭК ООН (документы должны быть направлены в секретариат ЕЭК ООН не позднее чем за три месяца до начала сессии, с тем чтобы их можно было перевести). В этой связи участникам будет предложено высказать свои мнения о последующей деятельности в рамках мероприятий по обследованию в целях обеспечения их согласованности и использования в одном-двух экспериментальных коридорах (см. приложение) для облегчения прохождения грузопотоков.

D. НЕОБХОДИМЫЕ СРЕДСТВА

16. Украина могла бы провести такое обследование либо посредством обмена корреспонденцией, либо по электронной почте. Для этого секретариаты ЕКМТ и ЕЭК ООН сообщат Украине данные о контактных лицах в государствах-членах, а также контактные данные об участвующих неправительственных организациях.

17. При анализе полученных сведений Украине окажет содействие группа экспертов. Результаты анализа будут доведены до сведения государств-членов в виде доклада, который будет прилагаться к окончательному отчету о проведенном Украиной обследовании. Мнения могут высказываться по электронной почте либо, в случае необходимости, в ходе совещаний.

E. СОСТАВ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ

18. В состав группы экспертов могли бы войти представители: стран-членов, Европейской комиссии, ОСЖД, ЭСКАТО ООН, МСЖД, МСККП, ЕОКП, ОТИФ, КЛЕКАТ, УЕЖДИ и ИРС.

F. КООРДИНАЦИЯ С ДРУГИМИ ГРУППАМИ ЭКСПЕРТОВ

19. Украина могла бы связаться с любой другой группой экспертов, которая могла бы способствовать проведению порученного ей анализа, либо по крайней мере присутствовать на сессиях ЕКМТ/ЕЭК ООН, если Украина столкнется с трудностями при налаживании контактов.

G. ГРАФИК РАБОТЫ

20. Окончательный доклад должен быть представлен до 30 июня 2007 года, с тем чтобы его можно было перевести и обсудить на сессии ЕКМТ/ЕЭК ООН осенью 2007 года.

21. Сообщения о ходе работы следует представить на сессиях ЕКМТ/ЕЭК ООН осенью 2006 года и весной 2007 года. На каждой из этих сессий Украина должна представить следующую информацию: о налаженных контактах, полученной информации, проведенных анализах и проекте предложений о будущих мероприятиях.

* * *

Приложение

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРОПА - АЗИЯ

Магистральные линии интермодальных перевозок

Предложения

Запад - Восток	Наблюдатель: "Четырехмаршрутный проект" ²
С-Е 20 ³ (Е 20 ⁴ , ПЕТК II ⁵)	Берлин/Зейдин - (<u>Франкфурт-на-Одере - Куновице</u>) ⁶ - Познань - Варшава Германия - Польша (<u>Тересполь - Брест</u>) - Минск - (<u>Орша - Красное</u>) - Смоленск - Москва - Польша - Беларусь Беларусь - Российская Федерация Нижний Новгород
Запад - Восток	Предлагаемый наблюдатель: Украина
С-Е 30 ³ (Е 30 ⁴ , ПЕТК III ⁵)	Дрезден - (<u>Герлиц - Згоржелец</u>) - Вроцлав - Катовице - Германия - Польша (<u>Медыка - Мостиска</u>) - Львов - Киев Польша - Украина
Север - Юг	Предлагаемый наблюдатель: Украина
С-Е 10-С-Е 95 ³ (Е 10-Е 95 ⁴ , ПЕТК IX ⁵)	Хельсинки - (<u>Вайниккала - Бусловская</u>) - Санкт-Петербург - Москва - Финляндия - Российская Федерация (<u>Суземка - Зерново</u>) - Киев - (<u>Кучурган - Новосавицьке</u>) - Кишинев Российская Федерация - Украина Украина - Республика Молдова (<u>Унгены - Яссы</u>) - Бухарест - (<u>Джурджу - Русе</u>) - Димитровград Республика Молдова - Румыния Румыния - Болгария

² Проект железных дорог Германии (ЖДГ), Польши (ЖДП), Беларуси (БЖД) и России (РЖД).

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

⁴ Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ).

⁵ Трансевропейские транспортные коридоры (панъевропейские транспортные коридоры).

⁶ (...) = пункты пересечения границ.