



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2004/4
12 January 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по

интермодальным перевозкам и логистике*

(24 и 25 марта 2004 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

(Сорок первая сессия, 25 марта 2004 года,

пункт 6 повестки дня)

**КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И ГАБАРИТАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Статус резолюции № 241 Комитета по внутреннему транспорту

от 5 февраля 1993 года

Записка секретариата

* ЕКМТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, учредив Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике в составе отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН, которая начнет функционировать с 2004 года; сегмент ЕЭК ООН включает Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике.

A. МАНДАТ И ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. На своей сороковой сессии Рабочая группа приняла к сведению итоги пленарной сессии Технического комитета ТК 104 Международной организации по стандартизации, на которой был рассмотрен вопрос о возможной стандартизации 45-футовых контейнеров. Представитель ИСО просил Рабочую группу конкретно разъяснить вопрос о применимости резолюции № 241 Комитета по внутреннему транспорту от 5 февраля 1993 года об "Увеличении размеров грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках" (TRANS/WP.24/101, пункты 20-23).

2. В соответствии со своей программой работы Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть резолюцию № 241 в свете последних изменений, включая деятельность в контексте европейской директивы по интермодальным грузовым единицам (ИГЕ) и возможного введения европейской интермодальной грузовой единицы (ЕИГЕ).

3. В качестве основы для рассмотрения этих вопросов секретариат воспроизводит ниже текст резолюции № 241 КВТ от 5 февраля 1993 года вместе со справочной информацией об итогах второго международного Семинара по вопросу о влиянии увеличения размеров грузовых единиц на комбинированные перевозки (Женева, 1-4 сентября 1992 года), которые были одобрены Рабочей группой в сентябре 1992 года и КВТ в феврале 1993 года.

4. Ниже секретариат также воспроизводит документ, подготовленный делегацией Дании в ИСО для рассмотрения на пленарном совещании ТК 104 ИСО в Сент-Питерсберге (США) (15 и 16 мая 2003 года), на основе которого ТК 104 решил приступить к работе по включению 45-футовых контейнеров в серии контейнерных стандартов ИСО. Следующее пленарное совещание ТК 104 ИСО планируется провести в мае/июне 2005 года в Соединенном Королевстве.

B. РЕЗОЛЮЦИЯ № 241 КВТ И СООТВЕТСТВУЮЩАЯ СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5. В ноябре 1989 года и в сентябре 1992 года ЕЭК ООН при содействии ЮНКТАД созвала два семинара по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки. Проведение этих семинаров инициировалось предложениями ИСО о введении новых контейнеров серии 2, внешние габариты которых существенно превышают габариты стандартных контейнеров ИСО серии 1. Цель этих семинаров состояла в рассмотрении долгосрочной стратегии использования максимальных габаритов грузовых единиц, приемлемых для всех заинтересованных

сторон, в соответствии с действующими и запланированными национальными предписаниями в области внутреннего транспорта и требованиями в отношении инфраструктуры.

6. К сожалению, на этих семинарах не удалось достичь общего консенсуса относительно будущих максимальных габаритов грузовых единиц. Однако на семинаре, состоявшемся в 1992 году, большинство участников подчеркнули, что они не против того, чтобы поддержать предложения ИСО относительно стандартизации контейнеров ИСО серии 2. Представители многих правительств, включая Европейское сообщество (ЕС) и государства, являющиеся его членами, отметили, что использование полногабаритных контейнеров (длиной 49 футов), предлагаемых ИСО, сопряжено с существенными последствиями для транспортной инфраструктуры. Было также отмечено, что в том случае, если такие контейнеры будут выгружаться из судов в портах ЕС, их транспортировка в рамках ЕС не будет разрешаться с учетом директив или правил ЕС либо на регулярной основе в силу системы специальных разрешений.

7. На семинаре в 1992 году была принята резолюция, нацеленная на то, чтобы дать соответствующие указания правительствам и предприятиям транспортной отрасли, а также организациям, занимающимся стандартизацией, относительно стратегических целей правительств в области комбинированных перевозок. Этой резолюцией также были установлены верхние пределы допустимых максимальных габаритов грузовых единиц, которые в обозримом будущем могут перевозиться внутренним транспортом без нарушения транспортного законодательства и с учетом требований, касающихся инфраструктуры¹.

8. Что касается максимальной длины грузовых единиц, то в резолюции семинара, состоявшегося в 1992 году, говорится следующее: "Если в Северной Америке перевозка контейнеров длиной 45, 48, 49 и 53 фута вполне возможна, то перевозка таких грузовых единиц на регулярной основе по дорогам Африки, Азии и Европы не допускается. Поскольку перевозка таких грузовых единиц создаст также трудности на других видах внутреннего транспорта во многих странах, их использование должно быть весьма ограниченным".

9. В соответствии с выводами семинара Рабочая группа (WP.24) в сентябре 1992 года одобрила принятую на нем резолюцию и внесла ряд разъяснений. В связи с длиной грузовых единиц некоторые делегации отметили, что, поскольку в некоторых отраслях уже используются контейнеры увеличенных габаритов по сравнению с существующими

¹ Секретариат до сих пор располагает ограниченным числом экземпляров доклада о работе семинара, состоявшегося в 1992 году, в печатном виде.

контейнерами ИСО серии 1, было бы желательно, чтобы ИСО продолжила поиск приемлемых решений для использования в будущем контейнеров увеличенных габаритов по сравнению с существующими контейнерами ИСО серии 1 (TRANS/WP.24/55, пункты 4-12).

10. В феврале 1993 года КВТ одобрил резолюцию семинара, состоявшегося в 1992 году, а также замечания и уточнения, представленные Рабочей группой, и принял следующую резолюцию:

**"Увеличение габаритов грузовых единиц, используемых
в комбинированных перевозках"**

Резолюция № 241

принятая Комитетом по внутреннему транспорту 5 февраля 1993 года

Комитет по внутреннему транспорту,

принимая во внимание обеспокоенность, которую выражают многие транспортные предприятия, многие правительства стран - членов ЕЭК ООН и Европейское сообщество по поводу влияния увеличения габаритов грузовых единиц на организацию системы комбинированных перевозок и на транспортную инфраструктуру,

ссылаясь на резолюцию № 237, принятую Комитетом 2 февраля 1990 года после первого глобального Семинара по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки, который состоялся в Женеве 13-16 ноября 1989 года,

выражая признательность организациям в области стандартизации, правительствам, ЮНКТАД и другим компетентным международным организациям, а также секретариату ЕЭК за осуществление положений резолюции № 237, в частности за подготовку и организацию в Женеве второго глобального Семинара по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки (1-4 сентября 1992 года),

одобряет доклад второго состоявшегося в Женеве Семинара, в котором в краткой форме излагаются основные выводы, которые были сделаны в ходе дискуссий, включая резолюцию, принятую Семинаром 4 сентября 1992 года (TRANS/SEM.10/3);

одобряет также уточнения и замечания, сделанные Рабочей группой по комбинированным перевозкам на ее семнадцатой сессии (7 и 8 сентября 1992 года) (TRANS/WP.24/55, пункт 6);

выражает сожаление по поводу того, что, несмотря на проведенные многочисленные исследования и на конструктивное и всестороннее обсуждение на Семинаре всех соответствующих вопросов, связанных с возможной стандартизацией и внедрением контейнеров увеличенных, по сравнению с контейнерами ИСО серии 1, габаритов, консенсус по приемлемым во всеобщем масштабе размерным параметрам, которые были бы приемлемы и для правительств, и для транспортной промышленности, достигнут не был;

выражает далее сожаление по поводу того, что если расходы по внедрению новой серии контейнеров увеличенных габаритов по сравнению с имеющимися стандартными контейнерами ИСО серии 1 были должным образом проанализированы и обсуждены на Семинаре, то возможные выгоды для промышленности и экономики в целом не были ни рассмотрены, ни обоснованы с количественной точки зрения ни представителями транспортной промышленности, ни любыми другими кругами, которые выступают за внедрение контейнеров увеличенных габаритов и которым было предложено сделать это;

подчеркивает, что любые дальнейшие исследования по этому вопросу должны предприниматься промышленными кругами прежде всего с учетом выгоды от возможного внедрения контейнеров увеличенных габаритов, с тем чтобы дать правительствам, несущим ответственность за безопасность перевозок и транспортную инфраструктуру, возможность оценить обоснованность изменений, которые, возможно, придется внести в правила движения и/или транспортную инфраструктуру;

просит Международную организацию по стандартизации ИСО информировать ЕЭК ООН о любой дальнейшей работе, которую она, возможно, планирует провести в отношении стандартных контейнеров новой серии, а также о другой соответствующей работе в этой области;

просит Рабочую группу по комбинированным перевозкам и впредь следить за развитием в этой области и активизировать свое сотрудничество с организациями в области стандартизации в различных странах в целях информирования этих организаций о государственной политике и планировании инфраструктуры и информировать государства - члены ЕЭК ООН о любых новых фактах, касающихся габаритов грузовых единиц;

просит секретариат ЕЭК ООН активизировать сотрудничество с Техническим комитетом 104 ИСО, с тем чтобы ИСО в своей дальнейшей работе, которую она, возможно, планирует провести в отношении стандартных контейнеров нового типа, учла результаты работы Семинара, а также точки зрения, высказанные правительствами государств - членов ЕЭК ООН."

С. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО 45-ФУТОВОМУ КОНТЕЙНЕРУ ИСО

11. Воспроизведенный ниже документ является частью документа ISO/TC/104/SC.1 N 405 ИСО. Он был подготовлен делегацией Дании в ИСО для рассмотрения на пленарном совещании ТК 104 ИСО, состоявшемся в Сент-Питерсберге (США) 15 и 16 мая 2003 года. В этом документе содержится подробная информация о масштабах работы, проведенной ИСО для внесения поправок в действующие стандарты о контейнерах с целью включения в них 45-футовых контейнеров.

"Предложение по 45-футовому контейнеру ИСО"

Морской контейнер с габаритами длины, ширины и высоты соответственно 45 футов x 8 футов x 9 футов 6 дюймов представляет собой - в том виде, в каком он известен и эксплуатируется в настоящее время, - совершенно новую грузовую единицу в семье морских контейнеров, изготавливаемых в больших количествах только с 1987/88 годов. По оценкам, численность мирового парка таких контейнеров составляла около 30 000 единиц в 1990 году, более 50 000 в 1995 году и около 100 000 в 2000 году. Предполагается, что в течение 2003 года она достигнет 175 000 единиц; их численность и темпы ее роста по сравнению с любыми другими типами существующих сухогрузных контейнеров являются беспрецедентными.

В приведенных данных не отражены 45-футовые (и более длинные) контейнеры специального назначения, предназначенные для внутренних рынков, например Северной Америки (где, как правило, используются контейнеры шириной 8 футов 6 дюймов) и Европы (где главным образом используются 45-футовые контейнеры с закругленными углами, ширина которых совпадает с шириной поддонов, т.е. несколько превышает 8 футов, и высота которых зачастую составляет лишь 9 футов 1 дюйм с учетом ограничений по высоте в туннелях и отсутствия Г-образной части шасси, автодорожных ограничений ЕС и т.д.).

В отличие от сухогрузных контейнеров других типов, 45-футовыми контейнерами владеют обычно судооператоры (включая финансовую аренду во всех формах), между тем как доля контейнеров, которыми владеют грузоотправители и лизинговые компании, является незначительной.

45-футовый контейнер предоставляется грузоотправителям по конкретной просьбе, а не изобретается судооператорами. Первое поколение 45-футовых контейнеров приходилось эксплуатировать в закрытых циклах, и к ним предъявлялись жесткие требования в отношении укладки и т.д. Вместе с тем все суда, которые были построены за последние десять лет, соответствующим образом приспособлены и пригодны для перевозки 45-футовых контейнеров без сколь-либо существенных проблем или ограничений, связанных с их укладкой на борту.

В рамках главным образом таких крупных транспортных коридоров с высоким потенциалом перевозок между Востоком и Западом, как тихоокеанский, азиатско-европейский и трансатлантический, 45-футовые контейнеры в силу их конструкции приравниваются к таким легковесным, но объемным грузам, как игрушки, мебель, обмундирование и другая одежда, обувь и аналогичные товары. Их эксплуатация дает существенные преимущества, так как их емкость превосходит на 13% емкость обычных контейнеров с габаритами 40 футов x 8 футов x 9 футов 6 дюймов и на 28% емкость стандартных контейнеров с габаритами 40 футов x 8 футов x 8 футов 6 дюймов. С учетом в среднем пяти полных загрузок на 45 футов в год данный выигрыш по емкости выражается примерно в 875 000 полных загрузках в год либо в экономии 114 000 загрузок и, следовательно, рейсов грузовиков с обоих концов транспортной цепи по сравнению с использованием контейнеров с габаритами 40 футов x 8 футов x 8 футов 6 дюймов. В условиях и без того перегруженной и подверженной экологическому стрессу инфраструктуры шаг в сторону использования более крупных транспортных единиц не только представляется очевидным, но и позволяет возложить соответствующую ответственность на транспортный сектор и связанные с ним органы (включая организации, занимающиеся стандартизацией, заводы-изготовители, компании, осуществляющие перевозки внутренним транспортом, подразделения, осуществляющие погрузочно-разгрузочные операции на терминалах и т.д.), с тем чтобы предоставить наиболее подходящее оборудование.

Почему же такие благоприятные тенденции в контейнерных перевозках до сих пор не возведены в ранг стандарта ИСО? Все участники контейнерных перевозок без каких-либо проблем приспособились к обработке 45-футовых контейнеров, поэтому маловероятно, чтобы вся эта отрасль противилась использованию таких контейнеров. В стандартах ИСО, касающихся, например, испытаний (ISO 1496), маркировки (ISO 6346), и в других аналогичных стандартах, разумеется, учитывается, что 45-футовые контейнеры уже существуют в настоящее время и будут существовать в будущем. 45-футовые морские контейнеры превосходят по численности такие другие крупные контейнеры, как 45-футовые североамериканские и европейские контейнеры, которые в любом случае не пригодны для морских перевозок ввиду чрезмерной ширины и главным образом неадекватной прочности, не допускающей их штабелирование, и жесткости.

С учетом вышеизложенного Дания предлагает принять контейнер длиной 45 футов и шириной 8 футов в качестве стандартного сухогрузного контейнера ИСО. Дания, разумеется, готова сотрудничать с Рабочей группой в области официального утверждения этого решения.

Необходимо пересмотреть следующие стандарты ИСО:

	Название	Ответственный
ISO 668	Грузовые контейнеры серии 1 - Классификация, габариты и характеристики	SC 1
ISO 830	Грузовые контейнеры - Терминология	ТК 104
ISO 1161	Грузовые контейнеры серии 1 - Угловые фитинги - Спецификации	ТК 104
ISO 1496-1	Грузовые контейнеры серии 1 - Спецификации и испытания - Часть 1: Универсальные грузовые контейнеры	SC 1
ISO 3874	Грузовые контейнеры серии 1 - Обработка и крепление	SC 1
ISO 6346	Грузовые контейнеры - Кодировка, идентификация и маркировка	SC 4

"