



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Шестьдесят шестая сессия
Женева, 18–20 октября 2023 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Рабочие совещания сессии: способы формирования спроса на интермодальные перевозки и на анализ потенциала перераспределения перевозок по видам транспорта (пункт 2 повестки дня)	7–16	3
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)	17–34	6
A. Статус Соглашения	17–21	6
B. Предложения по поправкам	22–25	6
C. Осуществление Соглашения	26–32	7
D. Базовая сеть	33–34	8
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	35–39	8
A. Статус Протокола	35	8
B. Предложения по поправкам	36–37	8
C. Осуществление Протокола	38–39	9
VI. Стратегии и меры поддержки интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня)	40–63	9
A. Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне	40–58	9



	V. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок	59–63	12
VII.	Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня)	64–76	13
	A. Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли	64–70	13
	B. Общеевропейские изменения в политике	71–75	14
	C. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики	76	14
VIII.	Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)	77–85	15
IX.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня)	86–90	16
X.	Программа работы (пункт 9 повестки дня)	91–92	16
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	93	17
XII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	94–95	17
XIII.	Резюме решений (пункт 12 повестки дня)	96	17
Приложение I	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах — принятые предложения по поправкам		18
Приложение II	Программа работы на 2024–2025 годы		21

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят шестую сессию 18–20 октября 2023 года. Она была проведена в очном формате во Дворце Наций, Женева. Совещание проходило под председательством г-жи Юлии Эльсингер (Австрия).
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрии, Германии, Дании, Литвы, Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Чехии и Швейцарии.
3. На сессии присутствовали представители следующего специализированного учреждения Организации Объединенных Наций: Международной организации труда (МОТ).
4. Частный сектор и прочие структуры представляли компании «Хьюпэк интермоудэл СА», Международный союз железных дорог (МСЖД) и некоммерческая организация SGKV.
5. На сессии присутствовал представитель Проекта трансъевропейской железнодорожной магистрали.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

6. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) утвердила повестку дня своей шестьдесят шестой сессии.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/152

III. Рабочие совещания сессии: способы формирования спроса на интермодальные перевозки и на анализ потенциала перераспределения перевозок по видам транспорта (пункт 2 повестки дня)

7. В ходе своей шестьдесят шестой сессии WP.24 провела рабочее совещание, направленное на обмен опытом и передовой практикой в области i) стимулирования интермодальных перевозок и формирования спроса на них и ii) анализа потенциала перехода с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт. Справочная информация и программа рабочего совещания содержались в неофициальном документе № 1.
8. Программа рабочего совещания основывалась на идее о том, что интермодальные/комбинированные перевозки могут стать решением проблемы перевозки грузов «от двери до двери», поскольку сопряжены с меньшими внешними издержками для общества, чем другие виды перевозок, однако эта идея будет верной лишь в том случае, если интермодальные/комбинированные перевозки при этом будут технически и экономически обоснованы и о них будет широко известно.
9. В связи с этим особое внимание на рабочем совещании было уделено обсуждению вопросов ценообразования на грузовые перевозки, их надежности, а также осведомленности представителей отрасли и общественности в целом о преимуществах и недостатках различных видов грузовых перевозок. Цель обсуждения заключалась в обмене практикой и опытом, улучшении понимания спектра мер по созданию равных условий для грузоперевозок, которые должны быть в распоряжении сектора, и действий, необходимых для усиления технико-экономической обоснованности интермодальных/комбинированных перевозок.

10. В начале рабочего совещания SGKV представила недавно разработанные интерактивные инструменты, направленные на распространение информации об интермодальных/комбинированных перевозках, в частности инструмент моделирования автомобильных и интермодальных перевозок в целях их сопоставления с учетом стоимости, продолжительности перевозки и объема выбросов парниковых газов (ПГ). Была рассмотрена концепция точки безубыточности использования интермодальных/комбинированных перевозок, а также влияющие на ее достижение факторы.

11. На основе представленных результатов моделирования были проведены две тематические дискуссии. Первая дискуссия с участием представителей Австрии, Нидерландов и Турции была посвящена мерам или действиям, которые предпринимаются или могут предприниматься в целях усиления технико-экономической обоснованности интермодальных/комбинированных перевозок. Эти меры/действия нередко направлены на повышение привлекательности самих услуг интермодальных/комбинированных перевозок или их стоимости.

12. В рамках второй дискуссии с участием «Хьюпэк интермодэл» и МСЖД подробно рассматривались аспекты качества и надежности интермодальных/комбинированных перевозок и способы их повышения. В ходе обсуждения были также намечены решения, которые не только приведут к повышению качества или надежности, но и, вероятно, позволят повысить конкурентоспособность интермодальных/комбинированных перевозок по сравнению с автомобильными перевозками.

13. В рамках обсуждения были предложены следующие меры и/или решения:

- поддержка железнодорожных грузовых перевозок: создание условий для государственной поддержки операций железнодорожного сектора по перевозке грузов;
- введение платы за доступ к железнодорожным путям либо отмена/ограничение платы за доступ к путям: создание условий для государственной поддержки снижения платы за доступ к путям при перевозке определенных грузов, особенно грузов небольшой массы, или при перевозке на короткие расстояния либо обеспечение полноценного внедрения платы за доступ к автомобильным дорогам для достижения равных условий работы различных видов транспорта;
- решения в области землепользования: создание промышленных кластеров с удобным доступом к терминалам и железнодорожной инфраструктуре, что позволит снизить плату за перевозку на «первой/последней миле»;
- установление платы за выбросы парниковых газов: взимание платы за операции, сопряженные с увеличением объема выбросов (принцип «платит источник/загрязнитель»), которое приведет к интернализации климатических издержек и предпочтению более безопасных для климата видов транспорта и операций;
- автоматизация и цифровизация: повышение уровня автоматизации и цифровизации в целях дальнейшего усиления эффективности перевалочных операций и графика движения поездов, а также в целях модернизации железнодорожной сети и повышения пропускной способности маршрутов интермодальных/комбинированных перевозок без добавления инфраструктуры;
- модернизация железнодорожного транспорта за счет устранения основных неблагоприятных внешних факторов, а именно шума и вибрации, что повысит приемлемость железнодорожных перевозок для общественности;
- нормативные меры: установление интермодальных перевозок как обязательного варианта перевозки определенных видов грузов на определенные расстояния или по определенным маршрутам при недопущении пользования монопольным преимуществом;

- учебная подготовка/инструктаж по интермодальным/комбинированным перевозкам: формирование у грузоотправителей/экспедиторов необходимого уровня осведомленности о решениях в области интермодальных/комбинированных перевозок и их технико-экономической обоснованности;
- регулирование аспектов владения и распоряжения данными, приводящее к улучшению интеграции данных: упрощение доступа к данным за счет собственных систем управления данными, которое позволит сформировать эффективные информационные потоки, обеспечивающие улучшение бизнес-процессов;
- установление единых стандартов: предотвращение ситуаций, в которых эксплуатационная совместимость стандартов может привести к снижению производительности (например, при применении различных систем управления движением на железнодорожных сетях);
- обеспечение надлежащей пропускной способности системы: решение проблемы неприемлемо высокой продолжительности перевозок посредством устранения «узких мест», в том числе на пограничных переходах, что приведет к укреплению потенциала в области перевозки скоропортящихся или дорогостоящих грузов интермодальным/комбинированным транспортом и повысит техническую и экономическую обоснованность интермодальных/комбинированных перевозок;
- справедливое распределение пропускной способности железнодорожной сети/управление пропускной способностью на основе социально-экономических показателей: гарантия выделения времени для движения грузовых поездов в периоды повышенного спроса;
- облегчение допуска машинистов поездов к международным железнодорожным перевозкам: определение технологических и автоматизированных решений и обеспечение их внедрения в международную нормативную базу;
- расширение возможностей выборочного резервирования путей/сокращение срока резервирования путей: повышение гибкости резервирования путей, позволяющее увеличить пропускную способность в соответствии с потребностями в грузоперевозках.

14. По итогам тематических дискуссий секретариат представил пример использования данных о грузовых потоках и объемах перевозок и их отображения в геопространственном формате в качестве первоначального анализа, нацеленного на выявление маршрутов, обладающих потенциалом в плане перехода от автомобильных к интермодальным/комбинированным перевозкам.

15. WP.24 приветствовала весьма информативный обмен примерами практики, мер и возможных решений в области повышения надежности или конкурентоспособности интермодальных/комбинированных перевозок. WP.24 решила сослаться на его итоги, особенно при обсуждении вопросов пропускной способности, цифровизации и автоматизации интермодальных перевозок в рамках следующих постоянных пунктов своей повестки дня соответственно: пункта 3 b) (осуществление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)), пункта 5 a) iii) (оцифровка информации и данных) и пункта 5 a) iv) (справочник по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики).

16. WP.24 также признала, что некоторые решения, приводящие к повышению конкурентоспособности интермодальных/комбинированных перевозок, зависят от модернизации железнодорожного сектора. Поэтому она поручила своему секретариату направить итоги обмена мнениями в отношении этих решений Рабочей группе по железнодорожному транспорту для рассмотрения и принятия возможных мер. В числе таких решений можно упомянуть допуск машинистов поездов к международным перевозкам, управление пропускной способностью на основе социально-экономических показателей или повышение гибкости резервирования путей.

Документация

неофициальный документ № 1

IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)**а) Статус Соглашения**

17. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии изменений в статусе СЛКП, которое на момент проведения шестьдесят шестой сессии насчитывало 33 договаривающиеся стороны. Подробная информация о Протоколе к СЛКП — см. URL: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

18. Секретариат проинформировал делегатов о своей работе по распространению информации о соглашениях ЕЭК в области инфраструктуры, в том числе СЛКП, в странах Кавказа и Центральной Азии в рамках деятельности Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул при Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

19. Секретариат напомнил делегатам о просьбе WP.24 связаться с договаривающимися сторонами СЛКП для решения вопросов несогласованности текста СЛКП или возможного устаревания сведений о сети. Секретариат сообщил о дальнейшем прогрессе, достигнутом в этой работе и выразившемся в представлении новых предложений по поправкам. Секретариат также напомнил, что некоторые обновления могут зависеть от результатов продолжающегося пересмотра правил, касающихся ТЕС-Т, который, как ожидается, завершится в январе 2024 года, поскольку в его рамках должны быть рассмотрены вопросы, возникающие в связи с различиями между железнодорожными линиями, предусмотренными СЛКП и ТЕС-Т.

20. Секретариат также принял к сведению взаимосвязь между СЛКП и Европейским соглашением о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). В связи с этим он напомнил договаривающимся сторонам обоих соглашений, что линии СЛКП (С-Е) и линии СМЖЛ (Е) соответствуют друг другу. Поэтому в случае изменения состава этих линий в рамках одного из соглашений аналогичные изменения следует внести и в другое соглашение.

21. WP.24 поблагодарила секретариат за представление обновленной информации и поручила ему совместно с договаривающимися сторонами продолжить работу по разъяснению оставшихся вопросов, в том числе возникающих в связи с различиями между железнодорожными линиями, предусмотренными СЛКП и ТЕС-Т.

б) Предложения по поправкам

22. Секретариат сообщил WP.24, что 1 марта 2023 года было распространено уведомление депозитария относительно предложений по поправкам, принятых WP.24 на ее шестьдесят пятой сессии и содержащихся в приложении 1 к документу ECE/TRANS/WP.24/151, а 27 сентября 2023 года — уведомление о принятии этих предложений по поправкам. Данные поправки вступают в силу 1 декабря 2023 года. Секретариат также сообщил, что 30 марта 2023 года вступили в силу предложения по поправкам, принятые договаривающимися сторонами на шестьдесят четвертой сессии WP.24.

23. Дания, Германия, Португалия и Турция представили свои предложения по поправкам к СЛКП, содержащиеся соответственно в документах ECE/TRANS/WP.24/2023/1, ECE/TRANS/WP.24/2023/2, ECE/TRANS/WP.24/2023/3 и ECE/TRANS/WP.24/2023/14. Казахстан также представил предложение по поправкам, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/12.

24. В соответствии со статьей 15 СЛКП договаривающиеся стороны, присутствовавшие на шестьдесят шестой сессии, рассмотрели эти предложения по поправкам и единогласно решили принять их.

25. Затем договаривающиеся стороны поручили секретариату передать принятые поправки в Управление по правовым вопросам в Нью-Йорке. В целях обеспечения ясности принятые поправки воспроизведены в приложении I к настоящему докладу.

е) Осуществление Соглашения

26. На своей шестьдесят четвертой сессии WP.24 решила создать механизм мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем составления кадастра СЛКП в среде географической информационной системы (ГИС). Кроме того, она решила, что разработку этого механизма по возможности следует полностью завершить до начала шестьдесят шестой сессии в 2023 году и объединить в среде ГИС данные, перемещенные из других существующих баз данных либо напрямую направленные и подтвержденные договаривающимися сторонами. Секретариат сообщил о продолжающемся процессе валидации и корректировки данных о сетях, который оказался более трудоемким, чем предполагалось ранее. Он также сообщил о сотрудничестве с SGKV в деле внесения имеющихся данных о местоположении терминалов в кадастр СЛКП в среде ГИС, а также о начале процесса валидации и корректировки этих данных.

27. WP.24 поблагодарила секретариат за его работу по составлению кадастра СЛКП в среде ГИС и управлению процессом валидации и корректировки данных. Она предложила договаривающимся сторонам СЛКП сотрудничать с секретариатом в этой области. Она также просила представить на следующей сессии доклад о ходе работы по составлению кадастра СЛКП в среде ГИС. Наконец, WP.24 высоко оценила участие SGKV в процессе обмена данными о местоположении терминалов, который облегчает составление кадастра терминалов СЛКП в среде ГИС.

28. Затем WP.24 рассмотрела изложенный в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/4 вопрос наличия у договаривающихся сторон данных для измерения целевых эксплуатационных характеристик, упомянутых в СЛКП, на основе 18 полученных ответов (16 ответов, воспроизведенных в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/4, и двух ответов, полученных после завершения работы над документом и представленных в презентации секретариата).

29. WP.24 поблагодарила все страны, принявшие участие в упрощенном обследовании. Тем не менее он пришла к выводу, что, согласно представленным результатам обследования, имеющиеся в распоряжении стран данные не позволят провести полноценный анализ эксплуатационных характеристик в сопоставлении с целевыми характеристиками СЛКП.

30. Помимо этого, была представлена информация о работе Европейского союза по установлению общих принципов и методик измерения эксплуатационных характеристик железнодорожной инфраструктуры с помощью согласованных показателей в рамках подготовки предлагаемого Регламента об использовании пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в едином европейском железнодорожном пространстве. В связи с этим было предложено дождаться результатов работы Европейского союза, а после их получения рассмотреть предлагаемые показатели на предмет их пригодности для оценки эксплуатационных характеристик в рамках СЛКП. Поэтому поступило предложение отложить работу над показателями эксплуатационной эффективности в рамках СЛКП до 2026 года.

31. МСЖД сообщил о деятельности железнодорожной отрасли по разработке конкретных ключевых показателей эффективности (КПЭ), которая ведется параллельно с работой Европейского союза по установлению общих принципов и методик измерения эксплуатационных характеристик железнодорожной инфраструктуры с помощью согласованных показателей. Если это будет сочтено целесообразным, то МСЖД может представить итоги этой работы на следующей шестьдесят седьмой сессии WP.24.

32. WP.24 выразила благодарность за представление дополнительной информации. Она решила отложить обсуждение показателей эксплуатационной эффективности СЛКП до 2026 года, когда будет накоплен более обширный опыт измерения эксплуатационных характеристик железнодорожной инфраструктуры, по крайней мере в государствах — членах Европейского союза. Вместе с тем WP.24 приветствовала предложение МСЖД и поручила МСЖД представить разработанные железнодорожной отраслью КПЭ на своей шестьдесят седьмой сессии.

d) Базовая сеть

33. На прошлой сессии WP.24 поручила секретариату повторно связаться с договаривающимися сторонами СЛКП и выяснить их мнение о специальных процедурах трансграничного взаимодействия в случае чрезвычайных ситуаций, а также о необходимости создания в связи с этим базовой сети в рамках сети СЛКП. Секретариат не получил никакой новой информации в дополнение к представленной на шестьдесят пятой сессии.

34. С учетом наличия Руководства RNE по международному управлению в чрезвычайных ситуациях, доступного, в частности, государствам — членам Европейского союза, становится очевидно отсутствие потребности в других специальных инструментах для чрезвычайных ситуаций и тем более в назначении базовой сети СЛКП для таких ситуаций. Поэтому WP.24 приняла решение не обозначать в рамках СЛКП какую бы то ни было базовую сеть, на которой в чрезвычайных ситуациях будут применяться специальные процедуры. Она решила завершить обсуждение этого пункта.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/1, ECE/TRANS/WP.24/2023/2, ECE/TRANS/WP.24/2023/3,
ECE/TRANS/WP.24/2023/4, ECE/TRANS/WP.24/2023/12, ECE/TRANS/WP.24/2023/14

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

a) Статус Протокола

35. Секретариат сообщил WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол к СЛКП), договаривающимися сторонами которого на момент проведения шестьдесят шестой сессии являлись девять стран. Подробная информация о Протоколе к СЛКП — см. URL: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

b) Предложения по поправкам

36. Секретариат сообщил WP.24, что им не было получено предложений по поправкам.

37. WP.24 поблагодарила секретариат за информацию. С учетом растущего числа несоответствий между Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протоколом к СЛКП, относящихся к европейским внутренним водным путям и портам, которые включены в оба документа, а также проведенного секретариатом анализа того, какое именно предложение по поправкам потребуется для приведения соглашений в соответствие с другим, WP.24 просила секретариат связаться со всеми девятью договаривающимися сторонами Протокола к СЛКП и предложить им, если это будет сочтено целесообразным, принять меры по представлению такого предложения по поправкам на следующем совещании WP.24 для рассмотрения и возможного принятия.

с) Осуществление Протокола

38. Секретариат предложил WP.24 рассмотреть способы осуществления резолюции Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям.

39. В связи с этим секретариат предложил WP.24 рассмотреть возможность дальнейшего развития Протокола к СЛКП посредством изучения потенциальной пользы включения в него международного плана разработки и эксплуатации сети/маршрутов каботажных морских перевозок с использованием комбинированного транспорта, а также (при наличии физической возможности) рассмотреть возможность использования потенциала контейнерных перевозок по внутренним водным путям в дополнение к усилиям, предпринимаемым для введения в действие евро-азиатских транспортных связей. По первому вопросу секретариат отметил, что в Протоколе прибрежные маршруты упоминаются лишь в общих чертах, а количество интермодальных терминалов в морских портах весьма ограничено, что затрудняет введение таких маршрутов в действие. В связи с этим делегациям WP.24 было предложено рассмотреть Протокол и оценить возможность более полного отражения в нем каботажных морских перевозок посредством более четкого обозначения прибрежных маршрутов и интермодальных терминалов в портах. Им было также предложено провести консультации со своими правительствами по поводу заинтересованности в более эффективном использовании и развитии Протокола в части каботажных морских перевозок. В случае выражения странами заинтересованности следует рассмотреть соответствующий вариант действий. Если этот вариант действий будет связан с работой по развитию Протокола, проводимой официальной группой экспертов, то для рассмотрения на следующей сессии следует подготовить проект круга ведения такой группы. Делегациям WP.24 было предложено до конца июня 2024 года сообщить секретариату, желают ли они, чтобы проект круга ведения был подготовлен. В связи с этим обсуждение возможного развития Протокола было перенесено на шестьдесят седьмую сессию.

VI. Стратегии и меры поддержки интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня)

а) Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне

40. В рамках рассмотрения этого пункта повестки дня WP.24, продолжила обсуждение таких вопросов, как i) вопросы интермодальных перевозок в контексте евро-азиатских транспортных связей, ii) интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения, iii) оцифровка информации и документов, iv) справочник по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики и v) интермодальные перевозки и Конвенция МДП.

i) Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей

41. Секретарь WP.5 сообщил WP.24 о деятельности WP.5, представляющей потенциальный интерес для WP.24. Была представлена информация об усилиях, предпринимаемых в рамках Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, и о том, каким образом Комитет посредством выполнения своей программы работы может способствовать созданию интермодальных сетей в обеих странах коридора в соответствии с требованиями СЛКП или как минимум разработке плана их развития. Также была представлена информация о том, каким образом Комитет намеревается провести анализ и вынести рекомендации в отношении оцифровки транспортных документов на территории коридоров.

42. Секретарь WP.5 также представил обновленную информацию о процессе создания международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры.

43. Кроме того, была представлена информация о подготовке к выпуску публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки. Делегациям WP.24 было предложено рассмотреть эту публикацию, содержащуюся в пяти документах (ECE/TRANS/WP.5/2023/4–ECE/TRANS/WP.5/2023/8), с которыми можно ознакомиться на [веб-странице, посвященной тридцать шестой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта \(WP.5\) ЕЭК ООН](#). Заинтересованные делегации WP.24 могут представить в секретариат WP.5 дополнительные материалы для публикации.

44. Секретарь WP.5 также сообщил о решении, которое WP.5 приняла на своей тридцать шестой сессии в сентябре 2023 года, об учреждении неофициальной целевой группы по электронной мобильности, которой под руководством Председателя WP.5 следует привлечь экспертов из всех заинтересованных рабочих групп КВТ, включая WP.24, для обеспечения продвижения вперед работы по электрификации транспорта. КВТ следует обсудить и принять круг ведения неофициальной целевой группы на своей следующей сессии в феврале 2024 года. К моменту начала совещания КВТ заинтересованным экспертам следует сообщить секретарю WP.5 о своей готовности войти в состав целевой группы.

45. WP.24 поблагодарила секретариат WP.5 за доклад о деятельности WP.5, имеющей отношение к ее работе. Она предложила заинтересованным делегациям WP.24 предоставить материалы для публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки. Она также предложила заинтересованным делегациям WP.24 присоединиться к целевой группе по электронной мобильности. Наконец, WP.24 поручила секретариату WP.5 представить доклад о соответствующей деятельности WP.5 на ее следующей, шестьдесят седьмой сессии.

46. Российская Федерация сообщила WP.24 о направленной WP.5 просьбе подготовить документ с предложениями относительно целей и состава Координационного комитета по управлению железнодорожным маршрутом № 1 в рамках евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). Она также сообщила о своей просьбе к WP.5 о проведении консультаций с соответствующим комитетом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с целью присоединиться к деятельности будущего Координационного комитета и предоставить ему существующие инструменты ОСЖД для эффективного управления международными транспортными коридорами, в частности аналитические инструменты, позволяющие оценить функционирование коридора и выявить физические и нефизические барьеры в сфере организации международных перевозок. Далее Российская Федерация призвала страны, по территории которых проходит железнодорожный маршрут № 1 ЕАТС (в частности Польшу, Белоруссию, Казахстан, Монголию и Китай), рассмотреть возможность участия в соответствующем Координационном комитете после его учреждения.

47. WP.24 приняла к сведению информацию, представленную Российской Федерацией.

ii) *Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения*

48. Секретариат WP.29 сообщил WP.24 о продолжающейся доработке публикации об интеллектуальных транспортных системах, выпущенной ЕЭК в 2012 году. Был представлен краткий обзор предыдущей публикации и проект содержания доработанной публикации, которая, как ожидается, будет издана в начале 2024 года. В доработанной публикации были выделены аспекты, представляющие потенциальный интерес для WP.24, и делегатам WP.24 было предложено до 31 октября 2023 года представить свои замечания по этим аспектам, а также по полному тексту публикации. Доработанная публикация — см. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2023-09/GRVA-17-50e.pdf>; замечания следует направлять через секретариат WP.24.

iii) *Оцифровка информации и документов*

49. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2023/5, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с SGKV и содержащий проект рамочной схемы оцифровки информации и документов. Обсуждались вопросы оцифровки информации и документов, относящихся к интермодальным перевозкам, а также необходимые потоки данных и информации, которыми обмениваются грузоотправитель и железнодорожный перевозчик; железнодорожный перевозчик и автомобильный перевозчик на этапе «первой мили»; железнодорожный перевозчик и терминал; железнодорожный перевозчик и пограничные службы; железнодорожный перевозчик и последующий железнодорожный перевозчик; последующий железнодорожный перевозчик и терминал; железнодорожный перевозчик и автомобильный перевозчик на этапе «последней мили»; и последующий железнодорожный перевозчик и грузополучатель. Также были выделены соответствующие направления обмена информацией и потоки данных для обстоятельств, препятствующих перевозке или доставке, случаев пропажи или утилизации груза.

50. WP.24 приветствовала подготовку проекта рамочной схемы и принятый в ее рамках подход. В ходе обсуждения было высказано несколько предложений относительно способов дальнейшего развития схемы. Было предложено обсудить схему в рамках проекта «eFTI4EU». Также было предложено обсудить потоки данных в ходе имитационного моделирования интермодальных перевозок, которое будет проведено на рабочем совещании. Процесс моделирования следует сосредоточить на перевозках, во время которых возникают проблемы, в частности утеря или повреждение груза, причем регистрировать и обсуждать следует все потоки данных и информации — от начала и до конца таких перевозок. Моделировать следует перевозку с участием нескольких перевозчиков, проходящую через несколько стран ЕЭК и по возможности со сменой ширины колеи.

51. WP.24 приветствовала высказанные соображения. В ходе неофициального онлайн-совещания она решила сосредоточить усилия на проведении моделирования. Указанный формат совещания был выбран потому, что он позволит привлечь к участию более широкий круг заинтересованных лиц, что важно для успешного выполнения моделирования. Далее результаты процесса(ов) моделирования будут обсуждаться на шестьдесят седьмой сессии WP.24, в ходе которой, вероятно, будет разработан дальнейший способ развития рамочной схемы.

iv) *Справочник по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики*

52. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2023/6, содержащий проект аннотированного плана справочника по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики, который был подготовлен секретариатом в сотрудничестве с Председателем и заместителем Председателя.

53. МОТ предложила включить в раздел, посвященный ориентированному на человека подходу, аспекты социального диалога на тему автоматизации. МОТ также обязалась оказать поддержку в разработке руководства, особенно раздела, посвященного учету человеческого фактора при автоматизации.

54. WP.24 приветствовала разработку плана и решила использовать его при составлении справочника, согласившись с полученными замечаниями. WP.24 обратилась к своим делегациям с просьбой внести в справочник соответствующие материалы, чтобы подготовить его проект для рассмотрения на следующей, шестьдесят седьмой сессии. Делегациям WP.24 следует до 31 января 2024 года направить свои материалы в виде соответствующего текста для справочника, тематических исследований или же текста для конкретных разделов справочника.

v) *Интермодальные перевозки и Конвенция МДП*

55. Секретариат МДП представил информацию о разработке нового руководства по использованию процедур МДП и eTIR для интермодальных перевозок и с опорой на

ряд тематических исследований, включенных в руководство, проиллюстрировал различия между таможенными процедурами, выполняемыми с применением или без применения к интермодальным перевозкам процедуры eTIR.

56. В связи с этим было сделано напоминание о том, что цель международной системы eTIR заключается в обеспечении безопасного обмена информацией, касающейся международной транзитной перевозки грузов, транспортных средств и контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП, между национальными таможенными системами, а также в предоставлении таможенным органам возможности управлять данными по гарантиям, выданным гарантийными цепями держателям книжек МДП, уполномоченным использовать систему МДП. Также было сделано напоминание о том, что согласно статье 2 Конвенции МДП, если определенная часть перевозки МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом, могут использоваться другие виды транспорта (железнодорожный, речной и т. д.). На участке перевозки, осуществляемом другим видом транспорта, держатель книжки МДП может либо i) просить таможенные органы приостановить перевозку МДП, либо ii) использовать процедуру МДП.

57. Секретариат МДП также сообщил WP.24, что он уже приступил к подключению национальных таможенных систем договаривающихся сторон Конвенции МДП к международной системе eTIR, относящейся к ведению ЕЭК.

58. WP.24 поблагодарила секретариат МДП за представленную информацию и просила на следующих сессиях сообщать о дальнейших изменениях в этой области. Кроме того, в определенный момент процедуру eTIR также можно проанализировать в рамках общей схемы потоков электронной информации и данных об интермодальных перевозках.

b) Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок

59. На своей предыдущей сессии WP.24 согласовала простую методику представления информации о национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок. В эту методику следует включить обследование, сформированное в программе MS Forms для получения ответов от стран. WP.24 также решила, что существующий вариант обследования следует изучить и, возможно, переработать с целью i) переориентировать его во избежание дублирования собранной информации; и ii) изменить его таким образом, чтобы обеспечить автоматическое выявление мер, которым WP.24 следовало бы уделить больше внимания.

60. В соответствии с решением, принятым на предыдущей сессии, секретариат вынес на рассмотрение WP.24 документ ECE/TRANS/WP.24/2023/7, содержащий предложение по переработке обследования. Предложение было подготовлено секретариатом в сотрудничестве с Председателем, заместителем Председателя и Швейцарией.

61. WP.24 рассмотрела предложенный переработанный вариант обследования и положительно оценила проделанную работу. Она просила отредактировать вопрос 8.1, добавив после словосочетания «железнодорожным сетям» словосочетание «грузовых перевозок».

62. WP.24 поручила секретариату выпустить новое обследование в программе MS Forms и направить его странам ЕЭК с предложением представить ответы в первой половине 2024 года, с тем чтобы результаты обследования были включены в официальный документ и рассмотрены на следующей, шестьдесят седьмой сессии.

63. WP.24 также рекомендовала направить обследование в те страны ЕЭК, где действуют координаторы WP.24, по электронной почте, а в остальные страны — официальным письмом.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/5, ECE/TRANS/WP.24/2023/6, ECE/TRANS/WP.24/2023/7

VII. Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня)

а) Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли

64. Принятая КВТ резолюция об укреплении интермодальных грузовых перевозок содержит призыв к различного рода действиям со стороны WP.24. В дополнение к действиям, которые уже упомянуты выше и касаются СЛКП и Протокола к СЛКП, а также автоматизации, оцифровки документов и совместимости данных, в резолюции содержится просьба к WP.24 предпринять шаги для определения соответствующих целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок и плана по достижению этих показателей.

65. В связи с этим и в ответ на просьбу, высказанную на предыдущей сессии, секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2023/8, содержащий данные о доле железнодорожных перевозок и доле укрупненных грузовых единиц в странах ЕЭК в качестве основы для установления целевых показателей в сфере интермодальных перевозок.

66. WP.24 выразила мнение о том, что целевые показатели, возможно, следует установить в виде темпов роста, выраженных в процентных пунктах, или же в виде умеренных либо высоких темпов роста доли укрупненных грузовых единиц и доли железнодорожных перевозок, тогда как перед странами, уже достигшими высоких показателей, следует поставить задачу их сохранения.

67. Кроме того, WP.24 решила, что до начала следующей, шестьдесят седьмой сессии, странам следует предоставить возможность провести консультации по вопросу о формате установления целевых показателей. Для содействия проведению таких консультаций секретариату совместно с Председателем и заместителем Председателя следует подготовить и распространить простое обследование, сопроводив его просьбой высказать мнение по поводу установления целевых показателей. В связи с этим дальнейшее обсуждение целевых показателей было перенесено на следующее, шестьдесят седьмое совещание.

68. Далее секретариат напомнил WP.24, что в соответствии с принятым на шестьдесят пятой сессии решением ежегодные совещания WP.24 следует рассматривать как площадку для укрепления позиции сектора интермодальных перевозок. С этой целью делегациям WP.24 предлагается поделиться информацией и обменяться мнениями о прошедших мероприятиях и проделанной работе по укреплению позиции сектора интермодальных перевозок.

69. В рамках пункта, посвященного последним вопросам и тенденциям в области интермодальных перевозок и логистики, МСЖД сообщил о современных проблемах комбинированных перевозок с точки зрения политики и предпринимательства. Было отмечено, что комбинированные перевозки находятся на переломном этапе и испытывают негативное воздействие некоторых изменений, в частности усиления протекционизма. Также была представлена информация о технических разработках, в частности о стремительном росте числа альтернативных методов загрузки не перемещаемых кранами съемных кузовов. Наконец, МСЖД сообщил о разработке руководства по комбинированным перевозкам, цель которого — ознакомить всех желающих с принципами комбинированных перевозок, изложенными простым языком.

70. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) представил обзор деятельности WP.6, которая в первую очередь направлена на сбор и распространение данных, касающихся внутреннего транспорта в регионе ЕЭК, для поддержки принятия обоснованных политических решений. Была представлена информация об одной из издаваемых раз в два года публикаций — «Статистика внутреннего транспорта для Европы и Северной Америки», — в которой изложены основные данные об интермодальных перевозках, включая протяженность инфраструктуры, количество транспортных средств и объемы грузов. Была также представлена информация о первом обследовании зарядной инфраструктуры для электромобилей, которое

провела WP.6. Кроме того, WP.6 разрабатывает микросайт, посвященный ЦУР, который позволяет проводить мониторинг связанных с транспортом ЦУР в целях укрепления потенциала в сфере отчетности и возможного включения дополнительных показателей в процедуру всестороннего анализа интермодальных перевозок в контексте ЦУР 9.1.2.

в) Общеευропейские изменения в политике

71. Российская Федерация отметила важность присоединения к Соглашению ОСЖД о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении компаний из государств — членов ЕЭК, одновременно являющихся членами ОСЖД.

72. Австрия сообщила о принятии и публикации национального генерального плана развития грузовых перевозок на период до 2030 года. В части управления грузовыми перевозками в этом генеральном плане принят подход на основе принципа «сокращение — переход — модернизация». В нем перечислены 32 конкретные меры, которые относятся ко всем видам транспорта, выполняющим грузовые перевозки. Генеральный план издан только на немецком языке.

73. Секретариат выступил с презентацией, касающейся потенциальной роли интермодальных терминалов в электрификации парка большегрузных автомобилей, с акцентом на то, что в интермодальных терминалах можно предусмотреть возможность их зарядки. Секретариат указал на то, что терминалы в принципе способны выполнять функцию зарядных узлов в том случае, если параллельно с электрификацией автомобильного транспорта будет происходить переосмысление его роли и смена концепции — от перевозок в единственном автомобиле к перевозкам составами из нескольких транспортных средств в сочетании с железнодорожными перевозками. Вместе с тем подчеркивалось, что превращение терминалов в зарядные узлы потребует выделения места для зарядки и стоянки большегрузных автомобилей на территории терминалов.

74. После презентации Австрия сообщила о созданной в стране системе поддержки для обеспечения возможности зарядки автотранспортных средств, задействованных в интермодальных перевозках, на территории терминалов. Нидерланды сообщили о текущей работе по созданию 40 «центров чистой энергии», которые должны обеспечивать энергией как минимум автомобильный и внутренний водный транспорт. Турция подтвердила наличие проблем с местом на территории терминалов и выразила сомнение в том, что интермодальные терминалы будут открыты для транспортных средств, не задействованных в интермодальных перевозках. Германия подчеркнула необходимость составления технико-экономического обоснования для размещения зарядных устройств на терминалах.

75. WP.24 решила продолжить обсуждение темы электрификации автомобильного транспорта в контексте интермодальных перевозок. Для WP.24 важно, чтобы в будущем внутренние перевозки стали как можно более интермодальными/комбинированными, т. е. чтобы протяженные участки их маршрутов обслуживались железнодорожным транспортом и только «первые и последние мили» — автомобильным. Для продолжения обсуждения WP.24 обратилась к Нидерландам с просьбой на следующей сессии выступить с презентацией принятой в стране концепции создания «центров чистой энергии». WP.24 также поручила секретариату пригласить на совещание одного из операторов терминалов для изложения своих соображений относительно размещения на терминалах зарядных устройств для транспортных средств.

с) Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики

76. WP.24 положительно оценила упомянутое в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/5 и изложенное в неофициальном документе № 2 предложение секретариата о проведении рабочего совещания, в ходе которого будет смоделирована интермодальная перевозка, для обсуждения необходимых потоков информации и данных между сторонами перевозки. В соответствии с договоренностью, достигнутой

в ходе обсуждения рамочной схемы оцифровки информации и документов, это рабочее совещание следует провести в режиме онлайн, возможно, в июне 2024 года, а его итоги следует обсудить на шестьдесят седьмой сессии в рамках пункта 5 а) iii) повестки дня.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/8, неофициальный документ № 2

VIII. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)

77. В отличие от прошлых лет, секретариату не удалось отчитаться о пользователях Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) за период между шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессиями. К сожалению, в связи с истечением срока действия лицензии на аналитический инструментарий SurveyMonkey, которая пока не продлена, секретариату не удалось загрузить соответствующие пользовательские данные. Поэтому на следующей сессии, при условии наличия лицензии, эту информацию следует представить повторно. Вместо этого секретариат представил информацию о рабочем совещании с участием стран транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул, которое состоялось в Актау (Казахстан) 20–21 сентября 2023 года и в ходе которого более 40 участников были ознакомлены с содержанием Кодекса ГТЕ и порядком его использования на практике в целях обеспечения безопасной перевозки грузов в ГТЕ. Рабочее совещание было проведено при финансовой и экспертной поддержке Российской Федерации.

78. WP.24 поблагодарила секретариат за представление информации и приветствовала проведение рабочего совещания по Кодексу ГТЕ. Она просила повторно представить аналитические данные об использовании Кодекса ГТЕ на шестьдесят седьмой сессии.

79. Затем секретариат представил результаты неофициальной предварительной работы группы экспертов по Кодексу ГТЕ. Эта предварительная работа продолжалась в течение 2023 года в соответствии с решением WP.24, принятым на ее предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.24/151, п. 97), а также ввиду того, что вопрос о создании группы экспертов секторальными консультативными органами Международной организации труда (МОТ) не был рассмотрен на их заседании 18–20 января 2023 года.

80. В частности, секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2023/9, в котором приведены конкретные предложения по определению приоритетности изменений Кодекса ГТЕ, перечислены нерешенные вопросы, а также воспроизведены доклады о неофициальных совещаниях, проведенных в ходе неофициальной предварительной работы в 2023 году. Кроме того, в документе содержится информация о проделанной работе по оформлению Кодекса ГТЕ в виде мобильного или компьютерного приложения.

81. Секретариат также сообщил о подготовленном к специальной декабрьской сессии документе ECE/TRANS/WP.24/2023/13, в котором подробно описывается каждое предложенное изменение, а также предлагаются и анализируются проекты изменений в отношении нерешенных вопросов.

82. Российская Федерация заявила о поддержке предложений в отношении изменений, которые были выдвинуты в ходе неофициальной предварительной работы. Российская Федерация также отметила значительный вклад российских специалистов (из ОАО «РЖД») в подготовку этих изменений.

83. МОТ подтвердила свое участие в специальной сессии WP.24, посвященной Кодексу ГТЕ.

84. WP.24 высоко оценила результаты неофициальной предварительной работы и разработку указанных предложений по изменению текста, благодаря которым, как ожидается, Кодекс ГТЕ будет сохранять актуальность и содержать рекомендации о

таких способах упаковки и погрузки грузов, которые соответствуют уровню развития отрасли.

85. В ходе обсуждения подготовки к специальной сессии WP.24 предложила всем государствам членам — ЕЭК привлечь к участию экспертов из своих министерств/правительств, которые занимаются вопросами безопасности упаковки/погрузки и перевозки контейнеров и других ГТЕ.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/9

IX. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов

86. Секретариат сообщил об основных решениях восьмидесятой сессии КВТ и состоявшегося в 2023 году совещания Бюро КВТ, которые касаются вопросов, представляющих интерес для WP.24.

87. Секретариат напомнил о письме Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта от 9 мая 2023 года, в котором рабочим группам предлагается поддержать разработку стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. В связи с этим секретариат подробно описал процесс разработки стратегии и требуемый вклад в этот процесс. Далее он представил неофициальный документ № 3, в котором излагается потенциальный вклад WP.24 в разработку новой стратегии.

88. WP.24 согласилась с предложением относительно вклада в разработку стратегии, изложенным в неофициальном документе № 3, внося небольшое изменение в перечень действий, относящихся к установлению целевых показателей для интермодальных перевозок/перераспределения перевозок по видам транспорта. WP.24 решила переформулировать описание этих действий следующим образом: «стремиться к установлению и достижению целевых показателей перераспределения перевозок по видам транспорта или целевого показателя по интермодальным перевозкам/стремиться к установлению целевого показателя доли рынка интермодальных грузовых перевозок и отслеживать его достижение». Затем WP.24 обратилась к своему Председателю и секретариату с просьбой направить описание вклада WP.24 секретариату КВТ.

89. Секретариат также сообщил о другом письме Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта от 18 мая 2023 года, в котором Рабочим группам предлагается одобрить ключевые решения, относящиеся к процессу согласования со структурой управления КВТ и четвертым циклом пересмотра их мандатов, и способствовать утверждению этих решений. Секретариат также кратко представил документ ECE/TRANS/WP.24/2023/10, содержащий предназначенную для рассмотрения WP.24 справочную информацию относительно участия в пересмотре ее мандата.

90. WP.24 рассмотрела материалы, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/10, и поручила секретариату и Председателю представить их в качестве вклада WP.24 в пересмотр своего мандата.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/10, неофициальный документ № 3

X. Программа работы (пункт 9 повестки дня)

91. WP.24 рассмотрела ход осуществления своей двухгодичной программы работы на 2022–2023 годы с учетом информации, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.24/2023/11, который был представлен Председателем. WP.24 с удовлетворением отметила, что ей удалось достичь большинства ожидаемых результатов.

92. Затем WP.24 рассмотрела предложение относительно программы работы на 2024–2025 годы, подготовленное Председателем и заместителем Председателя при поддержке секретариата. Формулировка одного из ожидаемых достижений в этой программе была изменена следующим образом: «Завершение обсуждения целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок; при целесообразности — начало обсуждения достижения целевых показателей». С учетом этого изменения WP.24 утвердила программу работы на 2024–2025 годы. Она приведена в приложении II к настоящему докладу.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2023/11

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

93. По этому пункту повестки дня предложений не поступало.

XII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

94. Шестьдесят седьмую сессию WP.24 в предварительном порядке планируется провести в Женеве 16 (вторая половина дня) — 18 октября 2024 года.

95. WP.24 приняла к сведению запланированную дату проведения шестьдесят седьмой сессии. Он с неудовлетворением отметила, что установленная продолжительность шестьдесят седьмой сессии составляет 2,5 дня вместо обычных трех дней. WP.24 поручила секретариату сообщить ответственному органу конференционного обслуживания о том, что в 2025 году повторения такой ситуации желательно не допускать.

XIII. Резюме решений (пункт 12 повестки дня)

96. Рабочая группа решила, что по данному пункту повестки дня будет зачитан весь доклад, а не только резюме решений. WP.24 утвердила доклад о работе своей шестьдесят шестой сессии.

Приложение I

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах — принятые предложения по поправкам

Принято договаривающимися сторонами, присутствовавшими на шестьдесят шестой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, которая состоялась 19 октября 2023 года, с учетом предложений Дании, Германии, Португалии, Казахстана и Турции.

I. Предложено Данией

СЛКП, приложение I — Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

14) Дания:

Исключить следующую линию:

C–E 451 Нюкёбинг — Гедзер (— Росток)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Германия и Дания.

II. Предложено Германией

СЛКП, приложение II — Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

B. Пограничные пункты, имеющие важное значение для комбинированных перевозок

Добавить следующий пограничный пункт:

Росток (ЖДГ) — Треллеборг (ГЖД Швеции)

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

Добавить следующую железнодорожно-паромную переправу/порты:

Росток — Треллеборг (Германия — Швеция)

III. Предложено Португалией

СЛКП, приложение I — Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

1) Португалия:

Изменить существующую линию C–E 05 следующим образом:

C–E 05 (Фуэнтес-де-Оньюро —) Вилар Формозу — Пампильоза — $\frac{\text{Лиссабон}}{\text{Авейру — Порту}}$

Изменить существующую линию C–E 90 следующим образом:

C–E 90 $\frac{\text{Лиссабон — Энtronкаменту}}{\text{Синиш — Эвора}}$ — Каиа (— Бадахос)

Заинтересованные страны: Испания (не является Договаривающейся стороной Соглашения).

2) Испания:

Изменить существующую линию С–Е 90 следующим образом:

С–Е 90 (Каиа —) Бадахос — Мадрид — Барселона — Портбоу (— Сербер)

СЛКП, приложение II — Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Добавить следующие терминалы:

Энтронкаменту

Синиш

Изменить существующие терминалы следующим образом:

Лейшойнш (Порту)

Бобадела (Лиссабон)

B. Пограничные пункты, имеющие важное значение для комбинированных перевозок

Добавить следующий пограничный пункт:

Каиа (ИП) — Бадахос (АДИФ)

Изменить существующий пограничный пункт следующим образом:

Вилар Формозу (ИП) — Фуэнтес-де-Оньоро (АДИФ)

Исключить следующий пограничный пункт:

Марван (ПЖД) — Валенсия-де-Алькантара (ИНСЖД)

IV. Предложено Республикой Казахстан

СЛКП, приложение I — Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок:

38) Казахстан

Обновить линии ниже следующим образом:

С–Е 50 (Аксарайская —) Дины Нурпеисовой — Атырау — Макат —
Актогай
 Кандыагаш — Саксаульская — Арысь I — Алма-Ата — Жетыген — Алтынколь (— Хоргос)

С–Е 592 порт Актау — Шетпе — Бейнеу — Шалкар —
(Серхетяка —) Болашак — Узень
 Саксаульская — Жезказган — Жарык
Кызылжар — Шубарколь — Аркалык — Есиль

С–Е 30 (Канисай —) Илецк I — Кандыагаш — Никельтау — Хромтау —
 Алтынсарин — Тобол — Есиль — Астана

СЛКП, приложение II — Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

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

Изменить следующим образом:

Актау — Баку (Казахстан — Азербайджан)

Актау — Туркменбаши (Казахстан — Туркменистан)

Актау — Амирабад (Казахстан — Иран (Исламская Республика))

Актау — Анзали	(Казахстан — Иран (Исламская Республика))
Актау — Махачкала	(Казахстан — Российская Федерация)
Курык — Баку	(Казахстан — Азербайджан)

V. Предложено Турцией

В английском тексте приложений I и II к Соглашению Турцию следует обозначать как «Türkiye».

СЛКП, приложение II — Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

1. А. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Изменить список терминалов следующим образом:

ТУРЦИЯ

Балыкесир	Измир
Бандырма	Кахраманмараш
Денизли	Карс
Дериндже	Коджаэли
Эрзурум	Конья
Искендерун	Мерсин
Стамбул	Самсун

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

Исключить следующую железнодорожно-паромную переправу/порт:

Мерсин — Венеция.

Приложение II

Программа работы на 2024–2025 годы

a) Мониторинг, обзор и обновление Соглашения СЛКП и Протокола к СЛКП

Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
Работа WP.24 по поддержанию актуальности и обновлению СЛКП и Протокола к СЛКП	Поддержание актуальности данных о линиях и объектах СЛКП в ГИС
Усилия WP.24 по поощрению присоединения к этим двум правовым документам	Рассмотрение и в случае целесообразности принятие предложений по поправкам
Мониторинг WP.24 осуществления этих двух правовых документов	Обеспечение присоединения еще одной договаривающейся стороны к СЛКП и одной — к Протоколу к СЛКП
Поддержка WP.24 установления совместного администрирования Протокола к СЛКП и Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	Использование механизма мониторинга для оценки осуществления СЛКП, начало разработки механизма мониторинга осуществления Протокола к СЛКП Начало работы по совместному администрированию Протокола к СЛКП и СМВП

b) Стратегии и меры поддержки интермодальных перевозок

Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
Усилия WP.24 по содействию повышению эффективности интермодальных перевозок и устранению выявленных узких мест	Прогресс в работе по оцифровке документов и автоматизации в секторе
Функционирование WP.24 в качестве платформы знаний в области интермодальных перевозок и обмена опытом	Завершение обсуждения целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок; при целесообразности — начало обсуждения достижения целевых показателей
Усилия WP.24 по выявлению и поощрению внедрения новых подходов к осуществлению интермодальных перевозок	Повышение эффективности контроля за осуществлением Сводной резолюции ЕКМТ; увеличение числа стран, отчитывающихся о проделанной работе, по сравнению с предыдущим циклом отчетности
Контроль WP.24 за применением и обзор хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках	

c) Обзор и мониторинг возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики

Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
Выявление WP.24 возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики и их анализ	Выявление одной дополнительной проблемы
Изучение WP.24 технико-экономических обоснований осуществления контейнерных перевозок по внутренним водным путям на евро-азиатских транспортных маршрутах	Начало обсуждения технико-экономических обоснований осуществления контейнерных перевозок по внутренним водным путям на евро-азиатских транспортных маршрутах
	Завершение разработки справочника по поддержке автоматизации в секторе

d) Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы

Направления деятельности:

Ожидаемые результаты:

Пересмотр WP.24 Кодекса ГТЕ

(Частичное) обновление Кодекса ГТЕ
