



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят третья сессия
Женева, 4–5 октября 2010 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	3
III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня).....	6–14	3
IV. Тема 2010 года: Возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям (пункт 3 повестки дня).....	15–29	5
A. Интермодальные перевозки по внутренним водным путям обладают большим потенциалом.....	18–24	5
B. Что необходимо сделать европейским правительствам?.....	25–29	6
V. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)	30–32	8
VI. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 5 повестки дня).....	33–42	8
A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам.....	33–34	8

В.	Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	35–36	9
С.	Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	37–42	9
VII.	Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 6 повести дня)	43–51	10
А.	Статус Протокола	45–47	11
В.	Предложения по поправкам	48–51	11
VIII.	Режимы гражданской ответственности в секторе интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)	52–55	12
IX.	Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 8 повестки дня)	56–60	12
X.	Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках: модульная концепция (пункт 9 повестки дня).....	61–64	13
XI.	Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)	65	14
XII.	Деятельность международных организаций в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)	66	14
XIII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 12 повестки дня)	67	15
XIV.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 12 повестки дня)	68	15
XV.	Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня).....	69	15
XVI.	Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня).....	70–72	15
XVII.	Резюме решений (пункт 16 повестки дня).....	73	16

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике провела свою пятьдесят третью сессию 4 и 5 октября 2010 года в Женеве.
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Испании, Нидерландов, Словакии, Турции, Украины, Франции и Японии. Была также представлена Европейская комиссия (ЕК).
3. На сессии были представлены Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международная морская организация (ИМО) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), Немецкий исследовательский центр по проблемам комбинированных перевозок (СГКВ).
4. В соответствии с решением, принятым на пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.24/125, пункт 42), работой сессии руководил г-н М. Виардо (Франция).

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

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/126).

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

Документация: неофициальный документ № 1 (2010 год)

6. Рабочая группа провела обмен мнениями по вопросу о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.
7. В 2009 году финансовый и экономический кризис привел к значительному снижению объема грузовых перевозок. В частности, весьма существенно уменьшился объем международных перевозок контейнеров: показатель мировых контейнерных перевозок (ТЕУ) упал на 26%. Аналогичным образом, хотя в период 1998–2008 годов среднегодовой прирост комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок составил около 6%, в 2009 году компании МСККП сообщили о снижении объема перевозок приблизительно на 17%.

¹ Все неофициальные документы и тексты сообщений, сделанных на сессии, имеются на следующем вебсайте: www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html.

Общее число грузоотправок в 2009 году снизилось до 2,50 млн., или 4,99 млн. ТЕУ².

8. В секторе международных (3,2 млн. ТЕУ) и национальных комбинированных перевозок (1,8 млн. ТЕУ) произошел аналогичный спад: –16% и –18%, соответственно. Однако объем несопровождаемых комбинированных перевозок снизился на 19%, тогда как уменьшение показателя сопровождаемых комбинированных перевозок составило всего 3%. Такая разница показателей в 2009 году объяснялась значительным увеличением объема национальных сопровождаемых перевозок (+14%), главным образом в Австрии, где в национальном сообщении в 2009 году было зарегистрировано более 176 000 грузоотправок, или 252 000 ТЕУ (+16%).

9. Хотя снижение спроса на комбинированные перевозки привело к сокращению числа еженедельных поездов, выполняющих комбинированные перевозки, тем не менее в 2009 году компании МСККП увеличили количество транспортных маршрутов. Такое увеличение в основном имело место в европейских коридорах Север-Юг, соединяющих морские порты Бельгии, Германии и Нидерландов с Италией и Юго-Восточной Европой в направлении Турции, а также вдоль коридоров Восток-Запад между Португалией, Испанией, Францией, Германией, Польшей и Российской Федерацией.

10. В 2009 году объем операций по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам также резко сократился в Словакии и Украине (–30%) и привел к закрытию ряда лишь недавно введенных маршрутов. Аналогичным образом уменьшение объема контейнерных перевозок приблизительно на 33% было зарегистрировано на Транссибирской железнодорожной магистрали. В 2009 году число контейнеров, обработанных в дальневосточных портах Восточный и Владивосток, упало на 60% и 15%, соответственно, что объяснялось в основном снижением поставок автомобильных деталей на сборочные предприятия в Российской Федерации. В 2009 году на Транссибирской железнодорожной магистрали транзитные перевозки контейнеров практически прекратились.

11. Предварительные данные за 2010 год свидетельствуют о двухзначном росте перевозок компаниями МСККП приблизительно на 12–17% в результате значительного увеличения объема международных перевозок и морских контейнерных перевозок, особенно между Азией и Европой (на 2010 год Всемирная торговая организация (ВТО) прогнозировала рост международных перевозок примерно на 14%).

12. Аналогичным образом в период с марта по июль 2010 года объемы обработки контейнеров в дальневосточных портах, имеющих выход на Транссибирскую железнодорожную магистраль, возросли более чем на 60%, что отчасти объяснялось резким увеличением стоимости морских контейнерных перевозок между Азией и Европой, а это вновь сделало конкурентоспособными железнодорожные перевозки с Дальнего Востока в Российскую Федерацию.

13. В период с января по август 2010 года по Транссибирской железнодорожной магистрали было перевезено более 600 000 ТЕУ (+25%), из которых 61% пришлось на внутренние перевозки, 21% – на импорт и 15% – на экспорт. Доля транзитных перевозок составила чуть более 3% (19 200 ТЕУ), поскольку, как указывается в неофициальном документе № 1 (2010 год), "зона водораздела" (т.е. когда сборы за контейнерные перевозки из Дальневосточной Азии в Европу

² Одна грузоотправка эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

одинаковы как на железнодорожном, так и морском транспорте) расположена в районе Москвы. Сборы за железнодорожные перевозки контейнеров из Дальневосточной Азии в европейские пункты назначения к западу от Москвы по-прежнему выше, чем на морском транспорте.

14. Делегаты от Австрии, Бельгии, Нидерландов, Словакии, Турции, Украины и Франции представили конкретную информацию о последних изменениях в секторе комбинированных перевозок в своих странах.

IV. Тема 2010 года: Возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/1, ECE/TRANS/WP.24/2010/9

15. В соответствии с решением прошлой сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 18–22 и 40–41) в качестве темы 2010 года для обстоятельного обсуждения на нынешней сессии был выбран вопрос о возможностях и вызовах для интермодальных перевозок по внутренним водным путям.

16. Тема 2010 года была подготовлена директором Немецкого исследовательского центра по проблемам комбинированных перевозок (СГКВ) г-ном Борисом Ключе, который руководил обсуждениями. С сообщениями выступили г-н Хейко Румфельд, член Совета порта Дуйсбург (Германия), г-н Оливер Хаас, управляющий контейнерным терминалом КТС, "Группа НЕСКА" (Германия), и г-н Николас Бур, директор, Канал Сена – Северная Европа, общество "Судоходные пути Франции (ВНФ)".

17. На основе этих сообщений и двух справочных документов, подготовленных СГКВ и неофициальной группой экспертов ЕЭК ООН, Рабочая группа рассмотрела роль интермодальных перевозок по внутренним водным путям и обсудила меры для дальнейшего повышения их привлекательности и конкурентоспособности, а также взаимодополняемости с автомобильным и железнодорожным транспортом как части систем бесперебойных перевозок "от двери до двери". В связи с дальнейшим изучением этого вопроса Рабочей группой было высказано общее мнение о том, что не следует дублировать деятельность Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).

A. Интермодальные перевозки по внутренним водным путям обладают большим потенциалом

18. Было отмечено, что европейская сеть внутренних водных путей, отвечающая базовым требованиям Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) ЕЭК ООН, имеет протяженность 22 000 км и располагает весьма значительными незадействованными мощностями, которые могут использоваться без крупных капиталовложений в инфраструктуру и суда. Кроме того, две третьих этой сети (14 770 км) соответствуют минимальным требованиям для эффективных международных контейнерных перевозок, определенным в Протоколе по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) ЕЭК ООН, т.е. требованиям к внутренним водным путям класса Vb или выше.

19. Однако, хотя в 2007 году автомобильно-железнодорожным интермодальным транспортом было перевезено около 18 млн. ТЕУ, главным образом по европейским коридорам Север-Юг, интермодальные перевозки по внутренним водным путям в основном были ограничены транспортировкой между внутренними регионами и крупными морскими портами побережья Европейского Севера и в обратном направлении. Большая часть этих перевозок связана с Рейном и его притоками, по которым в 2007 году было перевезено около 1,6 млн. ТЕУ.

20. С 1995 года объем контейнерных перевозок по Рейну почти утроился, что в основном было обусловлено ростом перевозок контейнеров между морскими портами и внутренними регионами. Бум в секторе контейнерных перевозок по Рейну показывает, что с учетом благоприятных условий транспортировки по внутренним водным путям и наличия инфраструктуры интермодальные перевозки по внутренним водным путям могут быть чрезвычайно конкурентоспособными.

21. Если автодорожная и железнодорожная транспортная инфраструктура, особенно вдоль основных европейских коридоров Север-Юг, становится все более загруженной, то внутренний водный транспорт еще располагает неиспользованным потенциалом порядка 20–100% во многих странах ЕЭК ООН, 24 часа в сутки, семь дней в неделю. В то же время само по себе наличие пропускной способности внутренних водных путей для того, чтобы увеличить их рыночную долю и изменить структуру распределения перевозок по отношению к автомобильному и железнодорожному транспорту, недостаточно.

22. Для завоевания таких динамичных рынков, как контейнерные перевозки, сектор внутреннего водного транспорта должен соответствовать все возрастающим потребностям и требованиям цепи поставок и управляющих сбытом и лучше интегрироваться в системы бесперебойных цепей перевозок "от двери до двери", включая также эффективные перевалочные операции и перевозки на конечных участках, поскольку критерием соотношения стоимости и качества услуг являются автомобильные перевозки "от двери до двери".

23. Ввиду ограниченного пространства в большинстве европейских контейнерных портов и роста перегруженности вокруг портовых зон и вдоль европейских автомобильных и железнодорожных коридоров Север-Юг внутреннему водному транспорту, возможно, удастся увеличить рыночные доли в секторе перевозок между портами и внутренними регионами, особенно по рекам Рейн и Рона, а также по их основным притокам.

24. Из приблизительно 330 портов внутреннего плавания, которые могут рассматриваться как имеющие международное значение, 150 расположены на Рейне и только 45 – на Дунае. Всего приблизительно на 100 из этих портов имеются терминалы для интермодальных перевозок. Такая густая сеть терминалов вблизи крупных европейских экономических центров вдоль Рейна и его каналов, безусловно, может способствовать дальнейшему увеличению объема контейнерных перевозок. Однако для этого требуется более эффективное сотрудничество между морскими портами и портами на внутренних водных путях.

В. Что необходимо сделать европейским правительствам?

25. Европейские правительства играют важную роль в деле предоставления и облегчения функционирования эффективной инфраструктуры внутренних водных путей и портов, а также надлежащего содержания для обеспечения надежности услуг в качестве одного из необходимых условий для конкурентоспособ-

ных операций. Строительство канала Сена – Северная Европа, соединяющего Париж и бассейн реки Сены с сетями европейских внутренних водных путей в Бельгии, Нидерландах и Германии, устранил одно из существующих недостающих звеньев. Европейским правительствам следует лучше использовать рамочную основу, предусмотренную Протоколом к СЛКП ЕЭК ООН, поскольку в нем изложен обоснованный скоординированный план развития интермодальных перевозок по общеевропейским внутренним водным путям и прибрежным маршрутам.

26. Кроме того, необходимо установить единые правила игры для морского транспорта и внутреннего судоходства в крупных европейских морских портах. Аналогичным образом для обеспечения более эффективной работы судов внутреннего плавания нужно создать благоприятные общие условия и механизмы для облегчения консолидации грузов при перевозке между портами и внутренними регионами во внутренние терминалы и грузовые центры. Европейским правительствам следует поощрять и поддерживать частные инициативы в этой области.

27. Механизмы для обеспечения разработки и применения стандартных общеевропейских нормативных положений и правил для внутреннего водного транспорта облегчили бы транспортные операции и позволили бы рационализировать административные процедуры. Европейским правительствам следует способствовать этим процессам посредством координации и упорядочения нормотворческих процессов, а также институциональной структуры на внутреннем судоходстве (Европейская комиссия, ЕЭК ООН, комиссии по рекам Дунай, Мозель, Рейн и Сава).

28. В настоящее время международные перевозки "река-море" сопряжены с большими трудностями и издержками по причине отсутствия международно признанных нормативных положений и правил и могут осуществляться только на судах, приспособленных для морского плавания. Соединительное звено между морским и внутренним водным транспортом позволило бы создать бесперебойную связь между наземными и морскими участками и избежать необходимости перевалки контейнеров в перегруженных европейских морских портах. Европейским правительствам следует предпринять срочные действия в этой области.

29. Наконец, этот фрагментированный сектор внутреннего судоходства и внутренних портов должен продолжать рационализировать свою деятельность и привести флот в соответствие с современными требованиями в сфере безопасности и охраны окружающей среды. Для того чтобы завоевать динамично развивающиеся рынки и рыночные ниши, например контейнеров и перевозок "ро-ро", громоздких и тяжеловесных грузов или отходов и утильсырья, этот сектор должен удовлетворять растущим современным потребностям и требованиям глобальных и региональных сбытовых цепей и управляющих системами распределения. Европейским правительствам следует поощрять и поддерживать такую адаптацию посредством содействия более эффективному портовому управлению частными компаниями и дерегулирования операций на внутреннем водном транспорте.

V. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/7

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

31. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию, представленную Бельгией, Германией, Польшей, Румынией, Сербией, Словакией, Турцией и Чешской Республикой и содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/2010/7. Словения и Швейцария указали, что информация, представленная в 2008 году и изложенная в документах ECE/TRANS/WP.24/2009/9, ECE/TRANS/WP.24/2009/8, ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и добавлениях к ним, по-прежнему актуальна. Австрия направит обновленную информацию после совещания.

32. Рабочая группа поручила секретариату продолжать мониторинг и анализ национальных мер политики в целях представления согласованной, сопоставимой и всеобъемлющей информации о принимаемых европейскими правительствами мерах поддержки для интермодальных перевозок на общеевропейском уровне. Секретариату было предложено обеспечить онлайн-доступ к этой информации.

VI. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 5 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.5

33. В настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны³. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст этого Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5), карту сети СЛКП, перечень стандартов, предусмотренных в соглашениях, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы www.unecese.org/trans/wp24/welcome.html.

34. Поправки, подготовленные Рабочей группой и связанные с пунктом 2 статей 14, 15 и 16 Соглашения СЛКП, вступили в силу 10 декабря 2009 года,

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

как указано в уведомлении депозитария C.N.544.2009.TREATIES-2 от 10 сентября 2009 года. В настоящее время других предложений по поправкам не ожидается.

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

35. Рабочая группа обсудила предложения по поправкам, которые уже были рассмотрены на ее пятьдесят второй сессии и содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/1, касающемся Австрии, Армении, Венгрии, Грузии и Туркменистана, и в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/4, касающемся Германии, Дании и Швеции (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 29–31). Она согласилась с предложением Австрии снять с рассмотрения новую предложенную железнодорожную линию в Австрии "С–Е 63 Вена-Эбенфурт (-Шопрон)", а также маршрут, являющийся продолжением этой линии в Венгрии: "С–Е 631 (Эбенфурт-) Шопрон-Шомбатели-Нагиканиша".

36. Рабочая группа отметила, что требуемые консультации между заинтересованными Договаривающимися сторонами в отношении оставшихся предложений по поправкам еще не завешены, и решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

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

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

37. Рабочая группа напомнила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, некоторые из 15 стран, ответивших на проведенное секретариатом обследование по вопросу об актуальности минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, сочли, что часть из них, возможно, нуждается в пересмотре и обновлении.

38. По соответствующему поручению секретариат запросил мнения управляющих железнодорожной инфраструктурой и изучил обязательные и предложенные технические стандарты эксплуатационной совместимости, применимые в Европейском союзе (ЕС) и в других странах – членах ЕЭК ООН, в частности стандарты, содержащиеся в Межправительственном соглашении по Трансзападной железнодорожной сети (ТАЖД), разработанном под эгидой Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

39. Рабочая группа рассмотрела и сравнила существующие минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики и параметры, предусмотренные в Соглашении СЛКП, со стандартами, применимыми и предложенными в ЕС и других странах – членах ЕЭК ООН, на основе двух документов, подготовленных секретариатом в сотрудничестве с неофициальной специальной группой экспертов.

а) ECE/TRANS/WP.24/2010/2, в котором содержится обзор идентичных технических характеристик железнодорожных сетей СМЖЛ и СЛКП, перечисленных в приложении II к Соглашению СМЖЛ и в приложении III к Соглашению СЛКП;

б) ECE/TRANS/WP.24/2010/3, в котором содержится обзор операционных целевых показателей и эксплуатационных характеристик системы комбинированных перевозок (поезда и объекты), перечисленных в приложении IV к Соглашению СЛКП.

40. Рабочая группа отметила, что, в частности, Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимые в Европейском союзе как для обычных, так и для высокоскоростных железнодорожных систем, в целом соответствуют нынешним минимальным техническим характеристикам СМЖЛ и СЛКП, но содержат как минимум 20 дополнительных технических параметров, которые считаются крайне важными для трансъевропейских железнодорожных систем и которые были разработаны Европейским железнодорожным агентством в рамках так называемой директивы об эксплуатационной совместимости 2008/57/ЕС.

41. Однако Рабочая группа признала, что цель и обязательные требования, которым должны отвечать железнодорожные системы в соответствии с директивой об эксплуатационной совместимости ЕС, включая безопасность, надежность и наличие, охрану здоровья и окружающей среды, а также техническую сопоставимость, в значительной степени выходят за рамки целей и минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик, установленных в общеевропейских соглашениях СМЖЛ и СЛКП. Поэтому такие дополнительные параметры необязательно рассматривать в качестве отправной точки для внесения поправок в Соглашения СМЖЛ и СЛКП.

42. Рабочая группа предложила странам – членам ЕЭК ООН и, в частности, Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП, передать в секретариат, возможно до 1 марта 2011 года, письменные замечания по вопросу о пригодности требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, предусмотренных в Соглашениях СМЖЛ и СЛКП. Рабочей группе по железнодорожному транспорту также было предложено рассмотреть вышеуказанные документы и высказать свое мнение относительно возможного обновления Соглашений СМЖЛ и СЛКП, с тем чтобы привести их в соответствие с современными требованиями к железнодорожному и интермодальному транспорту, применимыми на общеевропейском уровне.

VII. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 6 повести дня)

43. Цель Протокола состоит в том, чтобы сделать контейнерные перевозки и перевозки "ро-ро" по внутренним водным путям и прибрежным маршрутам в Европе более эффективными и привлекательными для заказчиков. Он определяет правовую основу, устанавливающую координированный план развития интермодальных транспортных услуг на общеевропейских внутренних водных путях и прибрежных маршрутах в соответствии с принципами, закрепленными в Соглашении СМВП, на базе конкретных международно согласованных параметров и стандартов.

44. Протокол охватывает приблизительно 14 700 км водных путей категории Е и перевалочных терминалов, 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 Респуб-

ке и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и операционные требования к внутренним водным путям и терминалам в портах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок "ро-ро".

A. Статус Протокола

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

45. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что после присоединения Сербии 31 июля 2009 года Протокол к Соглашению СЛКП вступил в силу 29 октября 2009 года.

46. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 и на данный момент ратифицирован 9 странами⁴. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122, Corr.1 и 2⁵. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы⁶.

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

B. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/6

48. Рабочая группа напомнила, что КВТ просил Рабочую группу рассмотреть уже представленные предложения по поправкам к Протоколу и принять по ним решение (ECE/TRANS/200, пункт 93).

49. На основе подготовленного секретариатом документа (ECE/TRANS/WP.24/2010/6), в котором, в частности, содержится сводный перечень предложений по поправкам, переданных ранее Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (ECE/TRANS/WP.24/117, пункт 58, и TRANS/WP.24/97, пункт 23), Рабочая группа рассмотрела эти уже давно представленные предложения, а также другие предложения по поправкам, подготовленные секретариатом.

50. Предложение Австрии по поправке для согласования пунктов а) vi) приложения III к Протоколу с соответствующим положением Соглашения СМВП, которое содержится в пункте 5 документа ECE/TRANS/WP.24/2010/6, а также в пункте 15 документа ECE/TRANS/WP.24/2008/9, было принято в следующей редакции:

Приложение III, а) vi), строка 4

После первого предложения добавить следующую сноску:

⁴ Болгарией, Венгрией, Данией, Люксембургом, Нидерландами, Румынией, Сербией, Чешской Республикой, Швейцарией.

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

⁶ <<http://www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html>>.

2) Однако на верхних участках обычных рек, характеризующихся часто изменяющимся (ввиду прямой зависимости от погодных условий) уровнем воды, продолжительность в среднем может составлять не менее 300 дней в году.

51. Решения по другим предложениям о поправках принять не удалось из-за отсутствия информации от Договаривающихся сторон. Рабочая группа выразила сожаление по поводу того, что в этой связи ей пришлось отложить принятие данных предложений по поправкам в соответствии со статьями 13, 14 и 15 Протокола до своей следующей сессии.

VIII. Режимы гражданской ответственности в секторе интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)

52. Рабочая группа напомнила об обсуждениях, состоявшихся на предыдущих сессиях, резюме которых приводится в документах ECE/TRANS/WP.24/2009/3 и ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 36–43, а также о подробной информации, представленной на ее пятьдесят второй сессии Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) относительно происхождения, основных инновационных принципов и концепций, закрепленных в новой Конвенции о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила) (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 14–15).

53. Рабочая группа отметила, что Роттердамские правила были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 11 декабря 2008 года. В 2009 году эту Конвенцию подписала 21 страна. С учетом еще двух стран, подписавших ее в 2010 году, в настоящее время число стран, подписавших эту Конвенцию, составляет 23. Для вступления Конвенции в силу требуется ее ратификация 20 странами.

54. Ряд стран уже начали процедуры ратификации, например Франция и Испания, включая обширные консультации на национальном уровне.

55. В соответствии с мандатом Рабочей группы по облегчению интермодальных наземных перевозок и созданию равных условий для интермодальных перевозок на общеевропейском уровне Рабочая группа решила предложить неофициальной группе экспертов (добровольцев) подготовить записку о сфере действий и практических последствиях применения Роттердамских правил для общеевропейских наземных и интермодальных транспортных операций, которые не включают морскую перевозку. Эту записку следует представить для комментариев Рабочей группе заблаговременно до ее следующей сессии, которая состоится осенью 2011 года.

IX. Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/4

56. Рабочая группа, возможно, пожелает напомнить, что в 1996 году в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международным бюро труда (МОТ) она завершила подготовку международного руководства

по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства с учетом требований всех видов наземного транспорта (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1)⁷. В тот момент было предложено, что данное руководство следует время от времени обновлять и дополнять другими элементами, такими как положения о фумигации (TRANS/WP.24/71, пункты 32–36). В 1997 году КВТ одобрил это руководство и выразил надежду на то, что оно будет способствовать снижению уровня травмирования при обработке контейнеров и сведет к минимуму физический риск, которому подвергаются грузы в ходе интермодальных транспортных операций (ECE/TRANS/119, пункты 124–126).

57. На своей пятьдесят первой сессии в марте 2009 года Рабочая группа решила содействовать пересмотру и обновлению этого руководства, которые были начаты ИМО. Она поручила секретариату координировать усилия МОТ и ИМО и проинформировать ее о новых изменениях и планируемых процедурах (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 45–47).

58. Рабочая группа приняла к сведению позицию ИМО, согласно которой этот и любые будущие пересмотры руководства следует проводить при координации со стороны ИМО и вместо того, чтобы создавать совместную группу экспертов, секретариаты ИМО, МОТ и ЕЭК ООН должны работать вместе.

59. Принимая во внимание документ ECE/TRANS/WP.24/2010/4, Рабочая группа одобрила деятельность секретариата, включая предложение об учреждении группы экспертов или аналогичные договоренности. Она сочла также, что следует использовать комплексный подход к пересмотру и обновлению этого руководства в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами с учетом требований всех видов транспорта, обработки грузов в портах и перевалочных операций, которые являются частью современных транспортных систем по перевозкам "от двери до двери". Высокую оценку получила поддержка этой деятельности со стороны Японии.

60. При наличии ресурсов секретариату было предложено участвовать в таких мероприятиях и соответствующим образом информировать Рабочую группу.

X. Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках: модульная концепция (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/5

61. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на предыдущих сессиях в 2007 и 2008 годах вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 т на европейскую автодорожную сеть и интермодальные перевозки (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36–38, ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38–46; ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 22–24, и ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 41–43). Она напомнила также о документе секретариата ECE/TRANS/WP.24/2008/8, выпущенном в августе 2008 года, в котором приводится обзор обсуждений вопросов политики и испытаний таких транспортных средств большой длины и грузоподъемности в нескольких странах – членах ЕЭК ООН.

⁷ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

62. В соответствии с поручением Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/121, пункт 43) секретариат подготовил новый доклад о последних изменениях в этой области, главным образом в странах ЕС, в котором также делается ссылка на так называемую модульную концепцию, как это предусмотрено в европейской директиве 96/53/ЕС (ECE/TRANS/WP.24/2010/5).

63. Рабочая группа провела обмен мнениями и информацией о последних изменениях в этой области и приняла к сведению озабоченности, высказанные некоторыми делегациями, по поводу возможных негативных последствий использования таких транспортных средств для инфраструктуры автомобильного транспорта и терминалов, а также конкурентоспособности сектора интермодальных перевозок на большие расстояния. Она отметила, что в настоящее время Европейская комиссия изучает все аспекты, связанные с возможным изменением европейской директивы 96/53/ЕС, разрешающей использование таких транспортных средств в международных перевозках, в целях повышения эффективности европейской транспортной системы.

64. Рабочая группа просила секретариат продолжать отслеживать этот вопрос и сообщать о новых изменениях.

XI. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

65. Рабочая группа была подробно проинформирована о недавней деятельности и планах будущей работы Европейской комиссии (ГД МОТР), связанных с интермодальными перевозками и логистикой. Была представлена информация о ходе обсуждения этого вопроса и работе в области гражданской ответственности (на сегодня поручения от Европейского совета нет), модульной концепции для автотранспортных средств (см. пункт 63 выше), "зеленых" коридорах, электронных грузовых операциях и логистике, а также о подготовке второй Белой книги о будущем развитии транспорта, которая будет опубликована в начале 2011 года.

XII. Деятельность международных организаций в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)

66. Представитель ЭСКАТО ООН сообщил о деятельности своей организации за последнее время в области интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Рабочая группа приняла к сведению деятельность ЭСКАТО, касающуюся Азиатской сети автомагистралей и Трансазиатской железнодорожной сети, а также развитие сети сухих портов международного значения, в которой в качестве справочной модели для работы используется Соглашение СЛКП.

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

67. Рабочая группа была проинформирована о ходе реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и об исследовании по связям между морскими портами и внутренними регионами, в котором рассматриваются вопросы политики, касающиеся перегруженности портов и маршрутов, соединяющих их с внутренними регионами. Она также приняла к сведению недавно начатую работу по унификации железнодорожного законодательства, которая осуществляется на основе трехэтапного подхода и направлена на создание единого режима железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе с уделением особого внимания евро-азиатским железнодорожным перевозкам.

XIV. Тема для обстоятельного обсуждения в 2011 году (пункт 13 повестки дня)

68. Рабочая группа подтвердила, что в качестве темы для своей следующей сессии в 2011 году выбран вопрос о "роли терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок". Как и в 2010 году, подлежащие рассмотрению вопросы будут разработаны неофициальной группой экспертов, которая подготовит также справочную записку в качестве основы для обсуждения. Странам – членам ЕЭК ООН и/или организациям, желающим принять участие в подготовке и организации дискуссий в рамках Рабочей группы в 2011 году, было предложено связаться с секретариатом.

XV. Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)

69. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и г-на Х. Майяра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для сессии, которая состоится в 2011 году.

XVI. Сроки и место проведения следующих сессий (пункт 15 повестки дня)

70. Рабочая группа, отметив, что в предварительном порядке секретариат запланировал провести пятьдесят четвертую сессию 2 и 3 ноября 2011 года во Дворце Наций (Женева), счел, что секретариату следует пересмотреть эти сроки в свете решения о том, чтобы приурочить следующую сессию, возможно, к сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и/или Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) в целях обеспечения синергического эффекта и рассмотрения вопросов, представляющих общий интерес (терминалы и логистические центры и т.д.).

71. Помимо неофициальной группы экспертов по гражданской ответственности (см. пункт 55), которая в принципе будет работать с использованием электронной почты, в 2011 году планируется провести две сессии неофициальной группы экспертов, занимающейся темами для обстоятельного обсуждения в рамках WP.24, в продолжение работы в контексте темы 2010 года, а также для подготовки дискуссий по теме Рабочей группы 2011 года.

- a) Последующая деятельность в контексте темы 2010 года: "Интермодальные перевозки по внутренним водным путям"
Ориентировочная дата: апрель/май 2011 года
Предварительное место проведения: Страсбург.
- b) Подготовка темы 2011 года: "Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок"
Ориентировочная дата: июнь/июль 2011 года
Предварительное место проведения: Париж.

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

XVII. Резюме решений (пункт 16 повестки дня)

73. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт б) секретариат, в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами, подготовил настоящий доклад для представления КВТ на его следующей сессии (1–3 марта 2011 года).
