


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по интермодальным перевозкам
и логистике**
Шестьдесят первая сессия

Женева, 19–21 ноября 2018 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

Утверждение повестки дня
**Доклад Рабочей группы по интермодальным перевозкам
и логистике о работе ее шестьдесят первой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–6	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7	3
III. Рабочее совещание на тему: «Проблемы оперативного характера в контексте региональных интермодальных перевозок и инновационные решения» (пункт 2 повестки дня)	8–12	3
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 3 повестки дня)	13–17	6
A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам	13–14	6
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети)	15–17	6
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	18–22	7
A. Статус Протокола	18–19	7
B. Предложения по поправкам	20–22	7
VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 5 повестки дня)	23–30	8
VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)	31–33	9
VIII. Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей (пункт 7 повестки дня)	34–37	9
IX. Обзор национальных транспортных и логистических систем (пункт 8 повестки дня)	38	10



X.	Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)	39–41	10
XI.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)	42	11
XII.	Интермодальные транспортные терминалы (пункт 11 повестки дня)	43–46	11
XIII.	Подготовка национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (пункт 12 повестки дня)	47–49	12
XIV.	Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня)	50–56	12
	A. Тенденции и эффективность работы отрасли	50–52	12
	B. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций	53–54	13
	C. Общеевропейские изменения в политике	55	14
	D. Статистика интермодальных перевозок	56	14
XV.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 14 повестки дня)	57–59	14
XVI.	Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 15 повестки дня)	60–61	14
XVII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня)	62–64	15
XVIII.	Выборы должностных лиц на 2019–2020 годы (пункт 17 повестки дня)	65	16
XIX.	Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)	66	16
XX.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня)	67	16
XXI.	Резюме решений (пункт 20 повестки дня)	68	16
Приложение			
	Круг ведения Группы экспертов ЕЭК по Кодексу практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)		17

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят первую сессию 19–21 ноября 2018 года в Женеве. Совещание проходило под председательством заместителя Председателя Группы г-на Массимо Косты (Италия).
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие следующие государства – члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрии, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Германии, Греции, Италии, Кипра, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Турции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии. На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международное бюро труда (МОТ).
3. Был представлен также Европейский союз (ЕС).
4. Из межправительственных организаций была представлена Евразийская экономическая комиссия и проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).
5. В работе сессии также участвовали следующие неправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций (МАКТО), Международная федерация ассоциаций экспедиторов, Международная автодорожная федерация, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП).
6. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих структур: компании «ЕТС консалтинг», Международной организации по стандартизации (ИСО), компании «Фрейт вилладж РУ», оператора «Хьюпэк интермодэл», Межотраслевого научно-практического центра систем идентификации и электронных деловых операций, Московского университета транспорта, Института бизнеса и управления технологиями Белорусского государственного университета и компании «ТрансКонтейнер Европа».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

7. Рабочая группа утвердила повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/142.

III. Рабочее совещание на тему: «Проблемы оперативного характера в контексте региональных интермодальных перевозок и инновационные решения» (пункт 2 повестки дня)

8. В соответствии с решением шестидесятой сессии WP.24 провела в ходе шестьдесят первой сессии рабочее совещание по проблемам оперативного характера в контексте региональных интермодальных перевозок и поиску инновационных решений этих проблем. Программа рабочего совещания изложена в неофициальном документе № 1.
9. Рабочее совещание проводилось исходя из следующих соображений: интермодальные перевозки и логистика содействуют достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, поскольку интермодальный подход приводит к экономической, экологической и социальной устойчивости. Интермодальные перевозки могут способствовать упрощению процедур пересечения границ, дальнейшему повышению конкурентоспособности железных дорог и малого каботажного, а также развитию сотрудничества между различными заинтересованными

сторонами. При нынешнем уровне технологического развития, имея в виду цель добиться устойчивости транспорта, груз рекомендуется перевозить на как можно более дальнее расстояние железнодорожным/внутренним водным/морским транспортом, а уже затем осуществлять его сбор или распределение с помощью автомобильного транспорта, причем автомобильное плечо должно быть как можно более коротким.

10. Вместе с тем интермодальный транспорт сталкивается с различными проблемами оперативного характера, которые могут отличаться от региона к региону. Эти проблемы следует выявлять и надлежащим образом устранять. В ходе совещания представители государств-членов, международных организаций и частного сектора из различных регионов ЕЭК обозначили и обсудили различные возникающие проблемы и обменялись теми возможными рецептами их решения, которые удалось найти.

11. Участники приняли к сведению и обсудили различные оперативные проблемы, которые могут быть сгруппированы по следующим категориям:

a) конкурентоспособность:

i) конкурентоспособности железнодорожных перевозок на длинном плече препятствуют:

- отсутствие общих международных стандартов, в частности в сфере регистрации локомотивов, норм нагрузки на ось и габаритов погрузки;
- отсутствие общих правовых рамок для договоров перевозки, сложность административных процедур (в том числе при пересечении границы) и изолированность управления операциями;
- нехватка логистических партнеров;
- недостаточные объемы обратных грузов;

ii) конкурентоспособности железнодорожных перевозок на коротком плече (местная дистрибуция) препятствуют объемы грузов, недостаточные для того, чтобы обеспечить экономические преимущества от эффекта масштаба;

iii) конкурентоспособности водных путей препятствует отсутствие эффективной интеграции логистических процессов и нехватка мультимодальных терминалов;

b) пропускная способность и гибкость маршрутизации:

i) железнодорожная инфраструктура имеет ограниченную пропускную способность и, соответственно, ограниченные варианты маршрутов для грузовых поездов; это зачастую приводит к низкой пунктуальности при обслуживании: грузовые поезда задерживаются, поскольку приоритет в расписании и в случае операционных сбоев отдается пассажирским поездам;

ii) железнодорожные маршруты, как правило, определены заранее, при этом альтернативные маршруты не всегда легкодоступны; таким образом, даже незначительные происшествия на маршруте могут сказаться на пунктуальности обслуживания;

iii) нехватка мощностей интермодальных грузовых терминалов;

iv) недостаточный объем средств, инвестируемых в железнодорожную инфраструктуру, грузовой подвижной состав и локомотивы в некоторых странах и регионах;

v) по-прежнему существует проблема недостающих железнодорожных звеньев;

vi) ограниченное количество контейнеров;

с) роль принципа «загрязнитель платит»: несоблюдение этого принципа усиливает неравенство в плане конкурентных условий между различными видами транспорта;

d) эффективное функционирование грузовых центров/деревень: законодательство не предусматривает разграничения между деятельностью грузовых центров/деревень и экспедиторскими операциями;

e) прочее:

i) в рамках мультимодальных цепочек не происходит обмена данными и информацией, либо он происходит в ограниченных масштабах;

ii) в некоторых странах и регионах операторы лишь в ограниченной степени занимаются цифровизацией логистических операций.

12. Участники приняли также к сведению и обсудили различные решения и направления действий, которые могут способствовать решению оперативных проблем, перечисленных выше под соответствующими категориями:

a) конкурентоспособность:

i) железнодорожные коридоры следует создавать (или совершенствовать) по одинаковым техническим стандартам для обеспечения функциональной совместимости, включая использование одинаковых вагонов и локомотивов вдоль всего коридора, разрешение для машинистов поездов продолжать работу при пересечении границы и применение единых систем сигнализации;

ii) следует укреплять сотрудничество между железнодорожными организациями и трансграничное сотрудничество в рамках коридоров;

iii) следует внедрять электронный документооборот (цифровое единое окно);

iv) следует стимулировать инновации (например, в целях упрощения состава поездов и сокращения требований, касающихся технического осмотра);

v) следует поощрять разработку новых подходов к интернализации внешних издержек;

b) пропускная способность и гибкость маршрутизации:

i) гарантии в отношении долгосрочного использования железнодорожных путей (право движения) необходимо обеспечивать как для грузовых, так и для пассажирских перевозок на справедливой основе;

ii) следует поощрять и интенсифицировать инвестиции в создание дополнительных железнодорожных путей для грузовых перевозок (а также для скоростных грузовых перевозок) и строительство или расширение интермодальных грузовых терминалов различной мощности, обеспечивающих использование стандартизированного оборудования;

iii) по мере необходимости в соответствующих случаях следует предусматривать возможность для взятия ссуд на строительство интермодальных объектов, а также предоставлять другую поддержку;

iv) в стратегиях планирования в области землепользования следует учитывать эволюцию железнодорожной, автомобильной и портовой инфраструктуры в увязке с общими целями развития;

v) следует вести разработку/стимулировать внедрение автоматизированных решений (через Интернет) для отправки запросов о получении разрешения на следование по пути;

с) роль принципа «загрязнитель платит»;

i) при условии отказа от автомобильных перевозок в пользу водного и/или железнодорожного транспорта в ходе осуществления операций

грузоперевозки могут предоставляться компенсационные выплаты в качестве поощрения за более низкие выбросы (например, в некоторых государствах-членах уже производятся такие выплаты в зависимости от количества километров автодорожного пути, которые были заменены на другой вид транспорта);

ii) в целях поощрения инвестиций в перевалочные терминалы следует повысить прозрачность условий, если таковые существуют, для получения права на соответствующую поддержку;

d) эффективное функционирование грузовых центров/деревень: через введение специальных правил эксплуатации грузовых деревень;

e) прочее: следует поощрять цифровизацию в целях оптимизации информационных потоков и повышения интеграции логистических процессов.

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

A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам

13. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии изменений в статусе СЛКП, которое на момент проведения шестьдесят первой сессии насчитывало 32 договаривающиеся стороны¹. Подробную информацию о Соглашении СЛКП, обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.6), карту сети СЛКП, перечень соответствия стандартам СЛКП, а также уведомления депозитария, см. по адресу <http://www.unecsc.org/trans/wp24/welcome.html>.

14. Секретариат далее сообщил, что он ведет работу над консолидацией поправок, которые были внесены в Соглашение за последние девять лет, и что новый сводный вариант Соглашения должен быть представлен в ближайшее время.

B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети)

15. На своей предыдущей сессии Административный комитет утвердил представленные правительством Германии предложения по поправкам, которые содержатся в документах ECE/TRANS/WP.24/2017/1 и Corr.1. Эти предложения касались дальнейших поправок к предложениям по поправкам, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/4. Административный комитет решил, что эти поправки следует направить депозитарию. Первоначально секретариат не смог передать эти поправки, поскольку не был готов их перевод на все официальные языки ЕЭК. По этой причине и в целях обеспечения перевода на все три официальных языка для нынешней сессии потребовалось представить документ ECE/TRANS/WP.24/2018/1. Однако, поскольку его перевод был подготовлен до начала нынешней сессии, секретариат направил депозитарию трехязычный текст утвержденных предложений по поправкам до нынешней сессии. Поэтому документ ECE/TRANS/WP.24/2018/1 не был выпущен.

16. Секретариат проинформировал WP.24 о том, что представленные правительством Казахстана предложения по поправкам, которые содержатся в документах ECE/TRANS/WP.24/2017/2 и Corr.1, были направлены депозитарию.

¹ 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.

17. Российская Федерация представила неофициальный документ № 4, в котором предлагается включить в Соглашение: i) железнодорожную линию, имеющую важное значение для интермодальных перевозок; ii) новые терминалы, имеющие важное значение; iii) новые пункты пересечения границы; iv) станцию для смены колесных пар. WP.24 приняла к сведению этот документ и просила Российскую Федерацию представить соответствующий официальный документ к следующей сессии.

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

A. Статус Протокола

18. Секретариат напомнил, что Протокол к СЛКП (ECE/TRANS/122/Rev.1)² вступил в силу 29 октября 2009 года и был подписан 15 странами. На данный момент Протокол ратифицировали девять стран³. Подробная информация о Протоколе, его текст и соответствующие уведомления депозитария размещены на веб-сайте Рабочей группы⁴.

19. Секретариат напомнил далее, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал соответствующие договаривающиеся стороны СЛКП как можно скорее присоединиться к Протоколу.

B. Предложения по поправкам

20. Секретариат Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) проинформировал WP.24 о серии поправок, внесенных в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) в ходе ее шестидесяти первой сессии (4–6 октября 2018 года, Женева), включая, например, новые водные пути E 40-01 и E-50-01-01, а также обновленный перечень портов внутреннего плавания международного значения. В соответствии с процедурой, установленной в рамках Соглашения СМВП, эти поправки вступили в силу 6 ноября 2018 года. Кроме того, секретариат представил карту обновленной сети водных путей, отражающую положение дел после внесения недавних поправок в Соглашение СМВП. Секретариат SC.3 предложил WP.24 принять во внимание эти поправки и рассмотреть возможные шаги для внесения на их основе соответствующих изменений в Протокол.

21. Секретариат WP.24 предложил подготовить документ с изложением различий между СМВП и Протоколом к СЛКП, на основе которого могли бы быть выявлены моменты, требующие согласования. Затем к этой работе могли бы подключиться договаривающиеся стороны, с тем чтобы на следующей сессии представить предложения по поправкам к Протоколу. WP.24 поддержала это предложение.

22. Секретариат SC.3 проинформировал WP.24 о том, что обследование сети водных путей должно быть начато в 2018 году и что SC.3 при поддержке Рабочей группы по статистике транспорта, как ожидается, начнет в 2019 году пересмотр терминологии, используемой на внутренних водных путях. WP.24 приняла эту дополнительную информацию к сведению. Она просила секретариат на одной из будущих сессий сообщить о результатах пересмотра терминологии, в частности терминологии, имеющей отношение к комбинированным перевозкам.

² Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

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

⁴ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

Документация

ECE/TRANS/SC.3/2017/3, C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5

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

23. Рабочая группа на предыдущей сессии признала, что Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) используется главным образом предприятиями частного сектора. При этом отсутствуют статистические данные о том, кто (в какой стране и в каких секторах) использует Кодекс и по каким причинам. Секретариату либо иным органам сложно или вообще невозможно собирать статистические данные об инцидентах, связанных с применением Кодекса ГТЕ. С этой целью секретариат предлагает изучить два различных варианта сбора информации о применении Кодекса ГТЕ, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.24/2018/2. Вариант 1 предусматривает сбор информации с помощью регистрационной формы. Эта форма будет появляться при загрузке Кодекса и содержать три коротких вопроса, после ответа на которые можно будет загрузить любую из языковых версий Кодекса. Вариант 2 предусматривает разработку мобильного приложения, которое будет определять тип груза (с помощью камеры на мобильном устройстве) и затем указывать пользователю соответствующий раздел Кодекса ГТЕ, касающийся укладки данного типа грузов, и одновременно собирать данные об использовании Кодекса.

24. WP.24 обсудила эти варианты и решила, что второй вариант мог бы быть особенно полезен с точки зрения получения более удобного доступа к Кодексу ГТЕ и послужил бы важным инструментом для снижения числа инцидентов, связанных с нарушением безопасности в результате плохой укладки грузов. В то же время WP.24 признала, что для разработки такого приложения необходимо финансирование и что секретариату потребуется приложить усилия для поиска доноров. В этом контексте WP.24 поручила секретариату использовать первый вариант как достаточно простой и одновременно определить смету, необходимую для разработки мобильного приложения в рамках второго варианта, а также выявить возможных доноров и затем сообщить о результатах на следующей сессии.

25. Далее WP.24 обсудила просьбу предыдущей сессии КВТ (восьмидесятая сессия, 20–23 февраля 2018 года, Женева) (ECE/TRANS/274, пункт 71) о рассмотрении вопроса об обновлении Кодекса ГТЕ, включая технические требования. В этом контексте WP.24 рассмотрела неофициальный документ № 5, полученный от Российской Федерации, неофициальный документ № 6 от МАКТО и неофициальный документ № 9 от ИСО.

26. В этих документах выявлены некоторые недостатки Кодекса ГТЕ, которые можно было бы устранить путем обновления Кодекса и включения в него дополнительных стандартов, касающихся, в частности, следующих аспектов:

- a) расчета распределения нагрузки и выбора способов крепления груза;
- b) укладки опасных грузов навалом/насыпью в контейнеры общего назначения для массовых грузов;
- c) пересмотра влияния факторов трения с учетом новых разработок в области обеспечения безопасности грузов;
- d) расхождений в обязанностях укладчиков и водителей;
- e) пересмотра Краткого руководства по креплению грузов ввиду появления нового европейского стандарта, касающегося стабильности упаковки при перевозке и содержащего минимальные требования и способы испытания.

27. Секретариат представил неофициальный документ № 7, в котором предлагается учредить группу экспертов по Кодексу ГТЕ. Такая группа экспертов могла бы изучить недостатки Кодекса и представить предложение по его обновлению.

28. МОТ положительно оценила тот факт, что WP.24, по-видимому, заинтересована в том, чтобы начать работу по обновлению Кодекса ГТЕ. Тем не менее МОТ предупредила WP.24 о том, что ИМО и МОТ необходимо получить мандаты от своих учредителей на участие в работе группы экспертов, которую предложено создать. Поэтому график работы группы экспертов будет необходимо пересмотреть с учетом этого факта.

29. WP.24 решила учредить группу экспертов по Кодексу ГТЕ и приняла ее круг ведения с учетом изменений, предложенных МОТ. Принятый круг ведения приводится в приложении. Она также просила секретариат представить круг ведения группы для утверждения КВТ.

30. WP.24 вновь призвала государства-члены продолжать пропагандировать Кодекс ГТЕ, с тем чтобы он стал широко известен и повсеместно использовался.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2018/2, неофициальный документ № 5 WP.24 (2018 год), неофициальный документ № 6 WP.24 (2018 год), неофициальный документ № 7 WP.24 (2018 год), неофициальный документ № 9 WP.24 (2018 год)

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

31. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о работе Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.

32. Главное внимание в своей работе Группа экспертов уделяет следующим вопросам:

а) определение и создание по мере возможности перечней транспортных сетей в регионе ЕЭК, подверженных изменению климата, желательно с использованием географической информационной системы (ГИС);

б) применение/разработка моделей, методологий, инструментов и оптимальной практики для противостояния потенциальным чрезвычайным погодным явлениям, представляющим опасность (например, высокая температура и наводнения), по избранным объектам инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК при различных сценариях изменения климата;

в) выявление и анализ тематических исследований, касающихся потенциальных экономических, социальных и экологических последствий воздействия изменения климата, а также осуществление анализа затрат/выгод вариантов адаптации.

33. Рабочая группа приняла к сведению полученную информацию и поручила секретариату представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

VIII. Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей (пункт 7 повестки дня)

34. На восьмидесятой сессии КВТ просил Рабочую группу (ECE/TRANS/274, пункт 71) на регулярной основе заниматься тематикой интермодальных перевозок по евро-азиатским транспортным коридорам.

35. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что осуществляемый под эгидой ЕЭК проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), этап I (2002–2007 годы), этап II (2008–2012 годы) и этап III (2013–2017 годы), позволил на практике реализовать транспортные связи между Европой и Азией. Выявление маршрутов, определение очередности в реализации проектов по инфраструктурным инвестициям, разработка

базы данных ГИС, анализ нефизических препятствий для перевозок, проведение сравнительного исследования морского и внутреннего транспорта, организация ряда национальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала в области упрощения процедур перевозок, а также усилия по введению в действие этих коридоров путем подготовки общих графиков движения и тарифов – все это помогло заложить основу для функционирования евро-азиатской транспортной сети. Кроме того, в рамках этого проекта уделялось особое внимание конкретным потребностям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и был внесен значительный вклад в осуществление Алматинской программы действий.

36. Рабочая группа была также проинформирована о создании международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры при финансовой поддержке Исламского банка развития. После завершения разработки он должен стать новаторским инструментом, который позволяет иллюстрировать положение дел с транспортной инфраструктурой, включая ее материальную часть и программное обеспечение, а также распределение торговых потоков по этой инфраструктуре, и даже получать информацию о сметной стоимости отдельных ее участков, т. е. служить инструментом для анализа при принятии решений о финансировании новых проектов.

37. Рабочая группа приняла к сведению полученную информацию и поручила секретариату представить обновленную информацию по этой теме на ее следующих сессиях.

IX. Обзор национальных транспортных и логистических систем (пункт 8 повестки дня)

38. В последние годы секретариату ассигновались средства на подготовку исследований, посвященных оценке транспортных и логистических систем, действующих в различных странах. В этой связи Рабочая группа была проинформирована об исследованиях, которые были подготовлены для Казахстана и Кыргызстана в целях совершенствования их транспортных и логистических систем. Рабочая группа приняла к сведению полученную информацию и поручила секретариату представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

X. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)

39. В соответствии с «дорожной картой» ЕЭК по содействию использованию интеллектуальных транспортных систем (ИТС), в которой предусмотрено 20 глобальных действий на 2012–2020 годы (публикация ЕЭК «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности», 2012 год), Рабочей группе следует регулярно получать информацию по вопросу о том, каким образом современные информационно-коммуникационные технологии могут помочь обеспечить привлекательность интермодальных транспортных систем и сделать последние «бесшовными» в плане взаимодействия между различными видами транспорта; Рабочая группа, возможно, пожелает также провести соответствующие обсуждения.

40. Секретариат представил информацию о деятельности Отдела устойчивого транспорта и его рабочих групп по пропагандированию ИТС на транспорте. В частности, была заслушана информация о Симпозиуме по будущим сетевым автомобилям, который был организован совместно Международным союзом электросвязи и ЕЭК и позволил собрать представителей телекоммуникационной и автомобильной промышленности для обсуждения проблем в таких областях, как применение автомобильных приложений DSRC/ITS – G5 и 5G, внедрение

подключенных и автоматизированных транспортных средств, кибербезопасность и искусственный интеллект.

41. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и просила секретариат и впредь информировать ее о деятельности в области ИТС на ее будущих сессиях.

Документация

Публикация ЕЭК «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности» (2012 год)

XI. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

42. Рабочая группа обсудила возможные темы для своей шестьдесят второй сессии в 2019 году. Рабочая группа рассмотрела предложение секретариата, касающееся городской логистики как главного локомотива реализации ЦУР 11 «сделать города и населенные пункты открытыми, безопасными, жизнестойкими и устойчивыми». Рабочая группа решила провести свое однодневное рабочее совещание в ходе шестьдесят второй сессии по теме «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов».

XII. Интермодальные транспортные терминалы (пункт 11 повестки дня)

43. Рабочая группа напомнила, что в ходе своей пятьдесят седьмой сессии она решила, что секретариату следует подготовить конкретное исследование, посвященное картографированию и классификации терминалов в регионе ЕЭК по типу и в зависимости от их технических мощностей.

44. На своей предыдущей сессии Рабочая группа решила, что в ходе подготовки такого исследования секретариату надлежит использовать всю имеющуюся информацию и доступные материалы. Секретариату следует в сотрудничестве с МСККП и объединением «Европлатформы» подготовить общий шаблон/вопросник для сбора всех соответствующих данных. Секретариату следует использовать этот шаблон для сбора информации и данных в странах, где данные пока не находятся в открытом доступе. Было решено, что МСККП и объединение «Европлатформы» представят секретариату всю имеющуюся информацию от своих членов для содействия завершению работы над этим исследованием.

45. Рабочая группа рассмотрела официальный документ ECE/TRANS/WP.24/2018/3, содержащий этот шаблон/вопросник. Как было разъяснено секретариатом, этот шаблон/вопросник ориентирован на те же самые данные, которые уже доступны и собираются МСККП и объединением «Европлатформы» среди своих членов. Поскольку было принято решение о том, что секретариату следует использовать этот шаблон для стран, по которым информация пока отсутствует, то для сравнительных целей секретариату следует обеспечить, чтобы те же данные, которые собираются МСККП и объединением «Европлатформы», собирались также и по остальным странам. Такие данные, охватывающие соответствующие страны ЕЭК, секретариату следует получить от МСККП и «Европлатформ». МСККП проинформировал Рабочую группу о том, что в настоящее время при участии МСККП, ЕС и государств-членов проводится обследование, которое направлено на изучение обязательств по обеспечению транспарентности в плане информации о железнодорожных объектах и соответствующей практики. Это обследование будет завершено в 2019 году, после чего МСККП сможет предоставить секретариату необходимую информацию.

46. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и поручила секретариату представить обновленную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2018/3

XIII. Подготовка национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (пункт 12 повестки дня)

47. Рабочая группа на своей последней сессии согласовала основные принципы для справочника по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики. Для подготовки этого справочника следует использовать всю имеющуюся информацию, в том числе о национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок, представленную секретариату государствами – членами ЕЭК. Основная цель этого справочника – донести до сведения пользователей ту значимость, которую могут иметь такие генеральные планы для национального сектора грузовых перевозок и логистики и, следовательно, для национальной экономики в целом. Кроме того, этот справочник призван обобщить принципы, на основе которых те или иные страны из различных регионов разрабатывали свои национальные генеральные планы, и при этом содержать как можно больше тематических примеров/образцов надлежащей практики. Рабочая группа, достигнув консенсуса в отношении вышеупомянутых принципов, на своей шестидесятой сессии поручила секретариату приступить к подготовке этого справочника и по возможности представить первый проект на ее шестьдесят первой сессии.

48. Секретариат представил неофициальный документ № 2, который включает аннотированный проект структуры справочника, содержащий следующие основные главы:

- Глава 1: Роль правительств в развитии грузового транспорта и логистики;
- Глава 2: Важность сектора логистики для национальной экономики стран;
- Глава 3: Анализ передовой практики государств – членов ЕЭК;
- Глава 4: Руководящие принципы разработки национальных генеральных планов в области грузового транспорта и логистики;
- Глава 5: Запланированные или уже принятые меры политики для поддержки осуществления национальных генеральных планов;
- Глава 6: Выводы и рекомендации.

49. Рабочая группа утвердила предложенную структуру и поручила секретариату подготовить первый проект справочника для рассмотрения на ее следующей сессии.

Документация

неофициальный документ № 2

XIV. Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня)

A. Тенденции и эффективность работы отрасли

50. Рабочая группа была проинформирована представителем МСККП о текущих изменениях в области интермодальных перевозок и логистики. Были даны пояснения

относительно десяти приоритетных областей, установленных рабочей группой высокого уровня по грузовым перевозкам:

- a) проект по составлению новых таблиц расписаний (ТТР);
- b) концепции для предложения пропускной способности в железнодорожных грузовых коридорах;
- c) совершенствование координации в контексте временных ограничений пропускной способности;
- d) совершенствование использования путевой координационной системы (ПКС);
- e) активизация усилий по согласованию процедур пересечения границы;
- f) отслеживание поездов и ожидаемое время прибытия (ETA);
- g) иерархия приоритетов, инструменты финансирования, мониторинг параметров сети ТЕС-Т;
- h) содействие развёртыванию ЕСУЖД на местах;
- i) контроль за качеством услуг по грузоперевозке на основе введенных/общих КПЭ;
- j) согласование информационных документов по коридорам (СИД).

51. Была подтверждена необходимость соблюдения двух принципов: а) «пользователь платит» и б) «загрязнитель платит».

52. Кроме того, представитель ЕОКП рассказал о проблемах и тенденциях, связанных с транспортом и окружающей средой. Среди таковых он отметил необходимость создания глобальной, унифицированной и бесшовной транспортной системы в целях минимизации выбросов CO₂ на грузовом транспорте.

В. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций

53. Рабочая группа заслушала сообщение представителя Европейской комиссии о деятельности за последнее время и планах будущей работы Европейской комиссии (ГД МОТР), касающихся интермодальных перевозок и логистики.

54. Представитель Европейской комиссии отметил, что основными целями внесения поправок в директиву о комбинированных перевозках являются следующие: уточнение самого определения, облегчение контроля за применением, создание условий для цифровизации и обновление мер стимулирования. Ввиду своей неоднозначности определение, используемое в действующей директиве, вызывало многочисленные трудности как для органов власти, так и для промышленного сектора. Оно не предусматривало каких-либо эффективных мер для обоснования целесообразности применения особого режима для этапов перевозки автомобильным транспортом, оставляя таким образом лазейки для обхода положений об использовании каботажа, и позволяя сектору автомобильного транспорта пренебрегать своими социальными обязательствами. Предложение по поправкам устанавливает очень подробные условия для обоснования применимости особого режима для транспортных операций при наличии требования о предоставлении заранее оформленных бумажных или электронных документов, которые подлежат проверке на дороге, что помогает решить проблему обхода положений директивы. Для государств – членов ЕС было включено обязательство при необходимости принимать меры для содействия строительству терминалов и увеличению пропускной способности. Долгосрочная цель состоит в том, чтобы обеспечить на всей территории ЕС (там, где существует транспортный спрос) возможность для осуществления автомобильных перевозок на коротких участках (максимум 150 км) в рамках комбинированных транспортных операций. Государства-члены смогут также использовать и другие меры поддержки комбинированных перевозок, но должны их

пересматривать и соответствующим образом корректировать каждые четыре года. Кроме того, было также предусмотрено улучшение механизмов отчетности и сотрудничества, что позволит более объективно оценивать успехи (или их отсутствие).

C. Общеευропейские изменения в политике

55. На текущей сессии информации о каких-либо изменениях в общеευропейской политике представлено не было.

D. Статистика интермодальных перевозок

56. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о последних изменениях в области статистики транспорта. В частности, обсуждались предпринимаемые в настоящее время усилия по визуализации данных об объемах автомобильных и железнодорожных перевозок, собранных в ходе обследований движения по автомобильным дорогам категории E и железным дорогам категории E, а также их потенциал с точки зрения евро-азиатских транспортных коридоров и возможностей перераспределения потоков по другим видам транспорта. Секретариат пояснил также, что в 2019 году ожидается публикация пятого издания Глоссария по статистике транспорта.

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

57. В соответствии с решением КВТ Рабочей группе следует продолжать работу, которую проводила прежняя Европейская конференция 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).

58. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа решила, что информацию следует регулярно обновлять, и просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2015 году. В 2015 и 2016 годах секретариат получил ряд ответов на этот вопросник и соответствующим образом обновил онлайн-базу данных. Сравнительная информация по 16 государствам – членам ЕЭК, доступная на английском, русском и французском языках (<http://apps.unecce.org/NatPolWP24/>), была представлена на пятьдесят девятой и шестьдесят первой сессиях.

59. Рабочая группа решила, что вопросник следует вновь разослать в 2019 году.

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

60. Рабочая группа была проинформирована секретариатом и представителем МСАТ о текущей деятельности в рамках Исполнительного совета МДП, связанной с использованием процедуры МДП для интермодальных перевозок и определением возможных подходов для будущей работы. Конвенция МДП допускает интермодальную перевозку грузов при условии, что по крайней мере один из этапов перевозки осуществляется автомобильным транспортом. На этапе перевозки, осуществляемом другим видом транспорта, гарантия МДП может быть либо приостановлена, либо сохранена. В случае приостановки гарантии перевозка МДП может быть возобновлена в таможне, расположенной в конце участка перевозки, осуществляемого другим видом транспорта. Наиболее частыми интермодальными операциями с использованием книжки МДП являются ролкерные перевозки («ро-ро») с задействованием паромных судов, однако начинает расти интерес к контейнерным перевозкам с использованием книжки МДП, и, соответственно, увеличивается объем

таких перевозок. Использование книжки МДП в интермодальных перевозках имеет ряд преимуществ:

а) безопасность: опломбирование грузовых отсеков, возможность отслеживания транзита контейнеров с помощью предварительных деклараций МДП (TIR-EPD);

б) возможность преференциальной обработки контейнеров/грузов «ро-ро», перевозящихся с применением книжки МДП, в портах (например, в порту Актау, а в будущем и в других портах), что экономит время;

в) доступ к сети доверенных автоперевозчиков через национальные объединения МДП (в будущем планируется облегчить такой доступ благодаря использованию предварительных деклараций TIR-EPD);

г) отсутствие физического досмотра груза по маршруту (только при отправлении и в пункте назначения).

61. Кроме того, участники заслушали и обсудили сообщения по конкретным пилотным испытаниям. Рабочая группа приняла эту информацию к сведению.

XVII. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня)

62. Рабочая группа была проинформирована об основных решениях восьмидесятой сессии КВТ (20–23 февраля 2018 года) по вопросам, представляющим интерес для Рабочей группы. Рабочая группа была проинформирована также о проекте стратегии КВТ, разработанной Бюро КВТ при поддержке секретариата на период до 2030 года (нулевой проект документа ECE/TRANS/2019/R.1). В соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/274, пункт 17) Бюро просило: а) включить вопрос об обсуждении стратегии КВТ в повестку дня совещаний рабочих групп до конца года; и б) распространить документ с проектом стратегии среди правительств для облегчения консультаций. С учетом вышеизложенного секретариат представил документ ECE/TRANS/2019/R.1, просив Рабочую группу высказать свои замечания.

63. Председатель проинформировал Рабочую группу о направленных им секретариату соображениях по проекту стратегии КВТ на период до 2030 года:

а) перевозка людей и грузов влечет за собой внешние последствия, влияющие на благосостояние людей и окружающую среду, поэтому их минимизация приведет к повышению устойчивости транспорта;

б) эти внешние последствия должны оцениваться с точки зрения желаемой или полученной экономической выгоды от грузовых или пассажирских перевозок;

в) помимо улучшения показателей по выбросам загрязняющих веществ (значения интенсивности выбросов загрязняющих веществ двигателями внутреннего сгорания (ДВС) транспортных средств), принципиально важным является снижение общего количественного уровня выбросов парниковых газов;

г) это ключевая задача с учетом необходимости ограничения абсолютного значения выбросов загрязнителей без изменения ожидаемой экономической выгоды;

д) основополагающее значение имеет оптимизация логистики, поэтому следует использовать самые передовые математические модели для оптимизации маршрутов любых видов транспорта, а также для повышения коэффициента загрузки транспортных средств;

е) вместе с тем важно избрать оптимальное сочетание различных видов транспорта. Кроме того, такая оптимизация должна базироваться на математических моделях и политических стратегиях, направленных на максимально возможное уменьшение перевозки дополнительной массы (массы тары транспортных средств), если это не является строго необходимым для целей перевозки.

64. Рабочая группа приняла к сведению эту информацию.

XVIII. Выборы должностных лиц на 2019–2020 годы (пункт 17 повестки дня)

65. Рабочая группа избрала г-на Массимо Косту Председателем и г-жу Джулию Эльзингер заместителем Председателя для своих сессий в 2019 и 2020 годах.

XIX. Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)

66. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

XX. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня)

67. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее шестьдесят вторую сессию планируется провести в Женеве с 30 октября по 1 ноября 2019 года.

XXI. Резюме решений (пункт 20 повестки дня)

68. Председатель резюмировал основные решения, принятые на шестьдесят первой сессии.

Приложение

Круг ведения Группы экспертов ЕЭК по Кодексу практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)

I. Круг вопросов и ожидаемые результаты

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/274, пункт 71), принятым на его сессии 20–23 февраля 2018 года, а также нынешним вариантом Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, подготовленным ИМО/МОТ/ЕЭК ООН в 2014 году, Группа в течение срока действия своего мандата сосредоточит свою работу на следующих вопросах:

- a) расширение положений Кодекса ГТЕ, касающихся необходимых технических требований (например, перевозки контейнеров по железной дороге), с тем чтобы по возможности обеспечить завершение разработки этих требований;
- b) изучение всех возможных вариантов, определение и анализ наиболее эффективного и подходящего из них, с тем чтобы подготовить одну электронную версию Кодекса ГТЕ, которая будет служить:
 - i) источником/библиотекой различных тематических исследований (передовая практика/инциденты);
 - ii) источником статистической информации/данных не только о применении Кодекса, но также о том, почему и кем используется этот Кодекс;
 - iii) механизмом, который автоматически обновляет технические требования на основе применяемой передовой практики/предлагает такие обновления;
 - iv) повседневным инструментом для рынка (приложение для смартфонов).

II. Методы работы

2. Группа экспертов создается и функционирует в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом заседании Группа экспертов утвердит план работы, в котором четко устанавливаются цели и виды деятельности, включая сроки их выполнения.

3. Группе следует начать выполнять свои задачи только тогда, когда два других партнера в составе консорциума, т. е. ИМО и МОТ, также утвердят ее круг ведения в соответствии со своими административными процедурами. Предварительный график работы Группы может быть следующим: два совещания в течение первого года, по крайней мере три совещания в течение второго года и по крайней мере два совещания в течение третьего года во Дворце Наций в Женеве; она завершит свою деятельность путем представления своего окончательного доклада WP.24 на ее сессии, которая состоится в течение третьего года осуществления проекта, и соответствующим органам МОТ и ИМО. Этот доклад должен также содержать предложения по процедурам мониторинга и последующей деятельности.

4. Перевод документов и синхронный перевод для сессий Группы, проводимых во Дворце Наций в Женеве, на английский, русский и французский языки будут осуществляться силами служб ООН (ЮНОГ).

5. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран – членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается принять участие представителям заинтересованных межправительственных и неправительственных организаций, а также железнодорожных, грузовых и транспортно-экспедиторских компаний, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

III. Секретариат

6. ЕЭК предоставляет услуги секретариата для работы Группы экспертов и обеспечивает тесное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами, включая Международную морскую организацию (ИМО), Международную организацию труда (МОТ), Европейскую комиссию и соответствующие региональные комиссии Организации Объединенных Наций.
