



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/89  
17 November 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО КОМБИНИРОВАННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ  
О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(6-8 сентября 2000 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники .....	1 - 5
Утверждение повестки дня .....	6
Утверждение решений, принятых на тридцать третьей сессии .....	7
Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций, представляющая интерес для Рабочей группы .....	8 - 13
а) Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН .....	8 и 9
б) Европейская комиссия (ЕК) .....	10

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
c) Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) .....	11
d) Другие организации .....	12 и 13
Реализация решений Региональной конференции по транспорту и окружающей среде 1997 года .....	14 - 17
Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов (СЛКП) .....	18 - 24
a) Статус Соглашения СЛКП .....	18 и 19
b) Предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП .....	20 - 24
Перечень существующих стандартов и параметров СЛКП .....	25 - 28
Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) .....	29 и 30
Возможности согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих комбинированные перевозки .....	31 - 40
Роль железнодорожного транспорта в развитии комбинированных перевозок .....	41 - 48
Терминология комбинированных перевозок .....	49 - 51
Последние изменения в области комбинированных перевозок в странах - членах ЕЭК ООН .....	52
Программа работы на 2001-2005 годы .....	53 - 55
Прочие вопросы .....	56 и 57

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
a) Выражение признательности г-ну А. Майару .....	56
b) Сроки проведения следующей сессии .....	57
Утверждение доклада .....	58

\* \* \*

Приложения:

Приложение 1: Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) - Предложения по поправкам

Приложение 2: Проект программы работы на 2001-2005 годы

## ДОКЛАД

### УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа провела свою тридцать четвертую сессию 4-6 сентября 2000 года под председательством г-на А. Майара (Бельгия).
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. Присутствовал также представитель Европейского сообщества (ЕС).
3. Была представлена Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).
4. Были представлены следующие межправительственные организации: Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
5. Из неправительственных организаций были представлены следующие: Международное бюро по контейнерам (МБК); Европейская ассоциация интермодальных перевозок (ЕАИП); Международный союз железных дорог (МСЖД); Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП); Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ); Европейское объединение комбинированных перевозок (ЕОКП) и Международная организация по стандартизации (ИСО).

### УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/WP.24/88

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом ЕЭК ООН (TRANS/WP.24/88).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ НА ТРИДЦАТЬ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ**

Документация: TRANS/WP.24/87 и Corr.1 (только на французском языке)

7. Рабочая группа официально утвердила решения, принятые на ее тридцать третьей сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом в консультации с Председателем. Утвержденный доклад содержится в документе TRANS/WP.24/87 и Corr.1.

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК ООН И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

а) Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН

Документация: ECE/TRANS/133 и Add.1; TRANS/SC.2/192; TRANS/SC.2/2000/6; TRANS/SC.2/2000/8; TRANS/SC.3/151; TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1; TRANS/WP.30/190

8. Рабочая группа была проинформирована о деятельности Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30). В частности, она отметила, что конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), как ожидается, будет подписана на Дипломатической конференции, организуемой совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссией и ЕЭК ООН (Будапешт, 25 сентября – 3 октября 2000 года). Рабочая группа была проинформирована о том, что первая сессия Административного комитета по Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, будет созвана в Женеве 18 и 20 октября 2000 года.

9. Подробная информация о деятельности ЕЭК ООН и ее вспомогательных органов, включая Рабочую группу по комбинированным перевозкам, содержится на Web-сайте ЕЭК ООН ([www.unecce.org/trans/Welcome.html](http://www.unecce.org/trans/Welcome.html)).

b) Европейская комиссия (ЕК)

Документация: неофициальный документ № 8 (2000 год)

10. Рабочая группа приняла к сведению сообщение о деятельности ЕК, которой она занималась в последнее время в области комбинированных перевозок, в частности, в отношении продолжения реализации программы ПАКТ; она была проинформирована о том, что в рамках процедуры отбора программы ПАКТ-2000 был выбран 21 проект, включая пять проектов с использованием нескольких видов транспорта для перевозок на большие расстояния. Кроме того, Рабочая группа отметила решение ЕК о внесении поправки в Правила (ЕЭС) № 1107/70 от 4 июня 1970 года об оказании государственной помощи и начало подготовки периодических докладов о применении директивы Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 года по комбинированным перевозкам.

c) Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

11. Рабочая группа заслушала сообщение о том, что Совет ЕКМТ, совещание которого состоялось в Праге в мае 2000 года, одобрил доклад о морском судоходстве на короткие расстояния в качестве альтернативы европейским перевозкам внутренним транспортом. Рабочая группа также отметила, что в рамках своей трехгодичной программы работы ЕКМТ запланировала выявить узкие места и "слабые звенья" в европейской системе комбинированных перевозок.

d) Другие организации

12. Представитель Нидерландов сделал сообщение от имени ОЭСР и вкратце осветил результаты исследования институциональных аспектов, проведенного Консультативной группой по интермодальным грузовым перевозкам в рамках Программы сотрудничества ОЭСР в области исследований по автомобильному транспорту и интермодальным соединениям.

13. Представители МСЖД, ОСЖД, ЕАИП, МБК, МСККП и ЕОКП проинформировали Рабочую группу о деятельности, которой их организации занимались в последнее время в области комбинированных перевозок.

## **РЕАЛИЗАЦИЯ РЕШЕНИЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ 1997 ГОДА**

Документация: JMTE/2000/8; ECE/RCTE/CONF./2/FINAL; ECE/RCTE/CONF./3/FINAL; ECE/RCTE/CONF./7/FINAL; ECE/RCTE/CONF./8/FINAL; TRANS/WP.24/R.85/Rev.1; неофициальные документы № 6 (2000 год) и 9 (2000 год).

14. Рабочая группа напомнила об итогах работы Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года) и, в частности, о принятой на ней Программе совместных действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL). Рабочая группа напомнила также, что она подготовила для Конференции два справочных документа о стимулировании комбинированных перевозок в целях содействия осуществлению политики устойчивого развития транспорта в Европе (TRANS/WP.24/R.85/Rev.1; TRANS/WP.24/R.80/Rev.1).

15. Рабочая группа была проинформирована о результатах работы третьей сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде (Женева, 6 июня 2000 года) в рамках последующей деятельности в контексте Конференции (JMTE/2000/8). Совместное совещание, в состав которого входят представители Бюро Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и Бюро Комитета по экологической политике ЕЭК ООН, а также ведущих участников, осуществляющих Программу совместных действий, провело обзор национальных и международных мероприятий в области транспорта и окружающей среды, учредило Специальную группу экспертов для оказания помощи Совместному совещанию в деле осуществления Программы совместных действий (ПСД) и рассмотрело мероприятия и процедуры в связи с проведением в 2002 году среднесрочного обзора ПСД.

16. Рабочая группа заслушала также информацию о достигнутых секретариатом ЕЭК ООН результатах в ходе работы по обзору международных соглашений в области транспорта, включая Соглашение СЛКП, в той мере, в какой они связаны с вопросами окружающей среды и здоровья, в соответствии с просьбой, содержащейся в так называемой Лондонской хартии, принятой Министерской конференцией "Окружающая среда и здоровье" (Лондон, 16-18 июня 1999 года).

17. По поручению Рабочей группы секретариат опубликовал перечень национальных координационных центров, в которые можно обратиться за получением соответствующей информации (неофициальный документ № 6 (2000 год)).

## **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

### **а) Статус Соглашения СЛКП**

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.1 и Corr.1

18. Рабочая группа приняла к сведению, что Договаривающимися Сторонами Соглашения СЛКП являются следующие 23 страны: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария. Ввиду важности этого Соглашения для обеспечения эффективных международных комбинированных перевозок в Европе Рабочая группа вновь обратилась к правительствам Польши, Республики Молдова, Украины и Финляндии с настоятельным призывом рассмотреть возможность скорейшего присоединения к Соглашению СЛКП.

19. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат в ближайшие несколько недель завершит составление пересмотренной карты к Соглашению СЛКП. Секретариату было поручено препроводить эту карту всем соответствующим делегациям для проверки.

### **б) Предлагаемые поправки к Соглашению СЛКП**

Документация: TRANS/WP.24/88, приложение 1; TRANS/WP.24/87

20. После предварительного обсуждения на своей тридцать третьей сессии (TRANS/WP.24/87, пункт 20) Рабочая группа рассмотрела предложения по поправкам, представленные Российской Федерацией и содержащиеся в документе TRANS/WP.24/88, приложение 1.

21. В этой связи Рабочая группа отметила, что в соответствии с пунктом 2 статей 14, 15 и 16 Соглашения СЛКП любое предложение договаривающихся сторон о внесении поправок в Соглашение рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам ЕЭК ООН. В случае одобрения предложенной (предложенных) поправки (поправок) в соответствии с пунктом 3 статей 14, 15 и 16 Соглашения СЛКП присутствующими и участвующими в голосовании Договаривающимися Сторонами



секретариат препровождает предложение (предложения) о внесении поправок Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, выступающему в качестве депозитария Соглашения.

22. Для официального уведомления депозитария о любом предложении по поправкам, принятом Рабочей группой, необходимо, чтобы страны являлись договаривающимися сторонами Соглашения. На своей девятнадцатой сессии Рабочая группа сочла, что в случае поправок, упомянутых в приложениях I и II к Соглашению, договаривающимся сторонам, предлагающим такие поправки, следует на неофициальной основе проконсультироваться с заинтересованными странами, определенными в пункте 3 статьи 15 Соглашения, прежде чем любые предложения по этим поправкам будут препровождены Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Секретариату было поручено предоставить всю необходимую помощь для облегчения таких консультаций (TRANS/WP.24/59, пункт 35).

23. В соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП присутствующие договаривающиеся стороны (Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Италия, Нидерланды, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Франция, Чешская Республика и Швейцария) приняли поправки к приложениям I и II к Соглашению СЛКП, содержащиеся в приложении 1 к настоящему докладу, при том понимании, что со всеми непосредственно заинтересованными странами, определенными в пункте 3 статьи 15 Соглашения, были проведены консультации и что они согласились с этими поправками.

24. Секретариату было поручено пересмотреть нумерацию предлагаемых новых линий комбинированных перевозок с учетом системы нумерации, используемой в рамках смежного Соглашения СМЖЛ.

## **ПЕРЕЧЕНЬ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ СЛКП**

Документация: "Желтая книга" (публикация ЕЭК ООН); TRANS/WP.24/1998/2

25. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что секретариат ЕЭК ООН опубликовал так называемую "Желтую книгу", которая представляет собой перечень существующих стандартов и параметров СЛКП и СМЖЛ, охватывающий 1997 год, и содержит подробную информацию об осуществлении соглашений СЛКП и СМЖЛ в 29 странах - членах ЕЭК ООН.

26. Секретариату было поручено обеспечить перевод содержащейся в "Желтой книге" краткой аналитической справки о внедрении стандартов и параметров СЛКП и СМЖЛ на французский и русский языки.

27. В секретариате имеется ограниченное число экземпляров "Желтой книги", которые можно получить бесплатно.

28. Рабочая группа просила включить в следующее издание "Желтой книги" карту всех линий комбинированных перевозок, указанных в Соглашении СЛКП, а также карту, охватывающую каждую договаривающуюся сторону.

**ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

Документация: ECE/TRANS/122 и Согг.1 (на французском языке) и Согг.2 (на русском языке)

29. Рабочая группа отметила, что участниками Протокола являются следующие семь договаривающихся сторон: Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика и Швейцария. Протокол вступит в силу после его ратификации не менее чем тремя государствами, которые непрерывным образом связаны внутренними водными путями, указанными в Протоколе. Заинтересованным странам - членам ЕЭК ООН было предложено рассмотреть возможность скорейшей ратификации Протокола.

30. Текст Протокола к Соглашению СЛКП (на английском, русском и французском языках) содержится в документе ECE/TRANS/122 и Согг.1 (на французском языке) и Согг.2 (на русском языке).

## **ВОЗМОЖНОСТИ СОГЛАСОВАНИЯ И УНИФИКАЦИИ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

Документация: TRANS/WP.24/1999/1; TRANS/WP.24/1999/2; TRANS/WP.24/2000/2; TRANS/WP.24/2000/2/Corr.1; TRANS/WP.24/2000/3; неофициальный документ № 4 (2000 год); неофициальный документ, подготовленный ЕОКП

31. По поручению Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/133, пункт 70) секретариат созвал еще одно неофициальное совещание экспертов (Женева, 29 и 30 мая 2000 года) для дальнейшего изучения возможностей унификации режимов гражданской ответственности с учетом текущей деятельности в этой области и, в частности, для проведения консультаций с грузоотправителями и клиентами по вопросу о необходимости нового правового режима и по конкретным проблемам, которые возникают в этой связи у грузоотправителей.

32. Рабочая группа подробно рассмотрела результаты работы этого совещания (TRANS/WP.24/2000/3) и приветствовала, в частности, участие в нем большого числа сторон, задействованных в современных транспортных цепочках, с которыми еще не проводились консультации, как, например, службы экспресс-перевозок и представители грузоотправителей и предприятий обрабатывающей промышленности.

33. Рабочая группа приняла к сведению, что эксперты, представляющие главным образом предприятия, осуществляющие морские перевозки, а также транспортно-экспедиторские и страховые компании, в целом не одобрили идею разработки обязательного международно-правового режима гражданской ответственности, охватывающего мультимодальные перевозки. Напротив, эксперты, представляющие автомобильный и железнодорожный транспорт, операторов комбинированных перевозок, потребителей транспортных услуг и грузоотправителей, придерживались того мнения, что следует в неотложном порядке продолжать деятельность по согласованию действующих режимов ответственности, касающихся отдельных видов транспорта, и что необходим единый международный режим гражданской ответственности, регулирующий мультимодальные перевозки.

34. Рабочая группа отметила, что многие торговые компании и транспортные операторы выступают за надежную, предсказуемую и затратноэффективную систему гражданской ответственности с простыми и транспарентными положениями, охватывающими также операции по временному хранению и перевалке грузов. Наличие такой системы

способствовало бы доставке грузов точно в срок и - самое главное - позволило бы устранить существующие неопределенности при потере, повреждении и задержке в доставке груза, в том числе в случаях нелокализованных потерь или ущерба.

35. Рабочая группа приняла также к сведению призыв некоторых экспертов облегчить процесс комбинированных перевозок, обеспечить защиту менее сильных участников коммерческих операций и содействовать облегчению процедур торговли и перевозок посредством создания сбалансированной и транспарентной правовой основы в области гражданской ответственности.

36. Представители ЮНКТАД сообщили о первых результатах проводимого исследования по сопоставлению различных региональных, субрегиональных и национальных правовых режимов гражданской ответственности, регулирующих мультимодальные перевозки. Рабочая группа выразила обеспокоенность в связи с увеличением числа различных и несовместимых режимов в этой области, что могло бы пагубно сказаться на эффективности комбинированных и мультимодальных перевозок не только в Европе, но и на общемировом уровне.

37. Рабочая группа в очередной раз подтвердила необходимость наличия глобального режима гражданской ответственности в области мультимодальных перевозок, охватывающего все виды транспорта, и вновь выразила готовность тесно сотрудничать со всеми другими международными организациями, занимающимися данным вопросом.

38. Учитывая различные варианты возможной последующей деятельности, Рабочая группа решила продолжить работу по согласованию и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих комбинированные перевозки, принимая во внимание текущую работу, проводимую в рамках других международных форумов.

39. В этой связи Рабочая группа также рассмотрела результаты работы по подготовке к предстоящей Дипломатической конференции по принятию конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) (Будапешт, 25 сентября - 3 октября 2000 года) в качестве дополнительного элемента дальнейшей деятельности Рабочей группы в этой области.

40. Рабочая группа с признательностью отметила прекрасную работу, проделанную специальной группой экспертов, в состав которой входили видные эксперты в области гражданской ответственности и которая предложила гибкий подход к решению этого

сложного вопроса. Чтобы можно было продолжить эту деятельность, Рабочая группа рекомендовала продлить мандат специальной группы экспертов на 2001 год и поручила секретариату по мере необходимости созывать совещания этой группы экспертов.

## **РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Документация: Неофициальные документы №11 и 12 (2000 год); TRANS/WP.30/87; TRANS/WP.30/85

41. Рабочая группа продолжила обмен мнениями о роли железных дорог, которые во все большей степени выступают в качестве коммерческих предприятий, в деле повышения конкурентоспособности комбинированных перевозок. Она отметила, что в 1998 и 1999 годах сектор комбинированных перевозок не развивался и их объем даже сократился во многих странах в Европе, хотя раньше этот сектор развивался довольно быстрыми темпами, в то время как общий объем грузовых перевозок, особенно автомобильным транспортом, продолжал расти. Вместе с тем, как свидетельствуют предварительные данные за 2000 год, эта негативная тенденция была остановлена, а в некоторых странах - даже обращена вспять.

42. Рассмотрев документ, подготовленный Председателем, Рабочая группа отметила, что основные причины, повлекшие за собой неудовлетворительное развитие сектора комбинированных перевозок, были связаны с недостаточным качеством услуг, особенно их ненадежностью, со стороны железнодорожных операторов и только во вторую очередь с неконкурентоспособными ценами. Хотя другие качественные аспекты услуг, такие, как привлекательные сроки, скорость, возможности для обработки грузов, а также гибкое реагирование на изменяющийся спрос, и имели большое значение, основным условием для обеспечения конкурентоспособности операций по комбинированным перевозкам являлось предоставление выверенных и прогнозируемых транспортных услуг. (Неофициальный документ № 12 (2000 год)).

43. Рабочая группа отметила, что основные железнодорожные операторы в Европе, которые помимо локомотивов зачастую предоставляют другой требуемый подвижной состав и водителей и обеспечивают услуги на терминалах для операций по комбинированным перевозкам, так что их доля в издержках на комбинированные перевозки составляет 60-70%, в настоящее время в большинстве стран по-прежнему выступают в качестве квазимонополий, несмотря на предпринимаемые во многих странах значительные усилия по либерализации рынков железнодорожных операций, особенно в рамках Европейского сообщества. Поскольку железнодорожные компании во все большей степени функционируют вне контроля со стороны правительств, причем

особенно в области грузовых перевозок, ощущается настоятельная необходимость в создании согласованных и комплексных юридических и административных рамок, гарантирующих справедливый доступ к национальным железнодорожным сетям на транспарентной и, возможно, унифицированной на международном уровне основе.

44. Рабочая группа также отметила, что традиционная позиция операторов железнодорожных грузовых перевозок, по всей видимости, свидетельствует о том, что прибыль от комбинированных перевозок, не считая использования маршрутных или челночных поездов, курсирующих по транспортным коридорам с довольно высоким объемом перевозок, значительно ниже той прибыли, которую можно получить за счет традиционных железнодорожных грузовых или пассажирских перевозок. Таким образом, любые эксплуатационные недостатки, такие, как отсутствие достаточного тягового потенциала (в результате нехватки локомотивов или водителей, проблем управления и т.д.) или ограничение пропускной способности, приводят к возникновению чрезмерных проблем с точки зрения операций по комбинированным перевозкам, тем более что такие услуги никогда не были в центре внимания железнодорожных операторов. Кроме того, поскольку комбинированные перевозки, как правило, тесно конкурируют с обычными автомобильными перевозками и, следовательно, требуют услуг весьма высокого качества со стороны железных дорог, которые, по всей видимости, не всегда обеспечивают прибыль, на которую рассчитывают железные дороги, комбинированным перевозкам, как и раньше, отводится довольно незначительная роль в рамках общих железнодорожных грузовых операций. Поэтому правительствам все же требуется рассмотреть правовые и административные подходы, которые предусматривали бы увеличение объема значимых в политическом отношении операций по комбинированным перевозкам.

45. Рабочая группа выразила мнение, что механизмы сотрудничества, такие, как недавно заключенное соглашение между НОЖДФ и тремя компаниями национальных комбинированных и автомобильных перевозок во Франции, в рамках которого все стороны согласились соблюдать четко определенные обязательства, следует поощрять во всех странах – членах ЕЭК ООН и распространить в международных масштабах. Это относится также к постоянным комитетам контроля и оценки качества, которые уже были созданы для обеспечения ряда международных услуг по комбинированным перевозкам.

46. Рабочая группа сочла, что в целях обеспечения единой системы комбинированных перевозок для потребителей, которые не желают контактировать с несколькими операторами или компаниями, обеспечивающими эксплуатацию сетей, железнодорожные операторы должны развивать сотрудничество с другими железнодорожными компаниями и предприятиями, обслуживающими инфраструктуру, в целях сокращения задержек и

должны также, как и в случае автомобильных перевозок, взять обязательства в отношении гарантирования времени доставки и предоставления предварительной информации в случае ограничения пропускной способности.

47. Рабочая группа отметила, что, помимо расширения сотрудничества между различными железнодорожными операторами в интересах обеспечения конкурентоспособных международных комбинированных перевозок, важно также уделять внимание проблемам пересечения границ, которые в силу технических, административных и правовых трудностей подчас сопряжены с ненужными и непредсказуемыми задержками, особенно на маршрутах в Центральную и Восточную Европу и из нее. Были положительно оценены меры, принятые в этой связи Польшей и Российской Федерацией. Сообщения о проделанной работе будут представлены на следующей сессии Рабочей группы.

48. Рабочая группа придерживалась также того мнения, что будущая работа над данным вопросом должна быть сосредоточена на выявлении проблем, связанных с пунктуальностью и прогнозируемостью операций по комбинированным перевозкам, включая проблемы пересечения границ. Эта работа должна вестись в сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (SC.2) и другими международными организациями, такими, как МСОТ. Для этой цели следует организовать совместное совещание с Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

## **ТЕРМИНОЛОГИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Документация: TRANS/WP.24/2000/1 и Corr.1; неофициальный документ № 7 (2000 год)

49. Рабочая группа рассмотрела различные положения, содержащиеся в глоссарии терминов, используемых в комбинированных перевозках, который был подготовлен межсекретариатской рабочей группой в составе представителей Европейской комиссии (ЕК), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и секретариата ЕЭК ООН.

50. Рабочая группа утвердила этот глоссарий с рядом незначительных изменений, которые должны быть внесены в него секретариатом, и просила обеспечить его выпуск на английском, немецком, русском и французском языках для свободного распространения среди всех заинтересованных сторон.

51. Рабочая группа отметила, что глоссарий будет также размещен секретариатом на соответствующем Web-сайте Отдела транспорта ЕЭК ООН ([www.unecsc.org/trans](http://www.unecsc.org/trans)).

## **ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК ООН**

Документация: неофициальный документ № 10 (2000 год)

52. Рабочая группа заслушала информацию представителей Бельгии и Словакии о последних изменениях в области комбинированных перевозок. Она приняла к сведению результаты эксплуатационных испытаний нового состава для комбинированных перевозок, включающего платформы с карманами, на маршруте Венгрия - Словакия - Польша.

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2001-2005 ГОДЫ**

Документация: TRANS/WP.24/88, приложение 2

53. Рабочая группа рассмотрела свою программу работы на 2001-2005 годы с должным учетом нынешней ограниченности ресурсов секретариата ЕЭК ООН в этой области и приняла ее в том виде, в каком она приводится в приложении 2 к настоящему докладу для утверждения Комитетом по внутреннему транспорту.

54. В этой связи и в соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту дать оценку взаимоотношениям с деловыми кругами Рабочая группа подчеркнула весьма конструктивную и ценную роль регулярно участвующих в сессиях Рабочей группы неправительственных организаций, которые представляют интересы основных предприятий частного сектора, действующих в области европейских комбинированных перевозок (ЕАИП, ЕОКП, ИСО, МБК, МСАТ, МСЖД, МСККП) (ECE/TRANS/133, пункт 7).

55. Рабочая группа также высказала мнение, что вся ее деятельность по поощрению использования комбинированных перевозок имеет отношение к развитию общеевропейских транспортных коридоров (ОЕТК) (ECE/TRANS/133, пункт 20).



## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

а) Выражение признательности г-ну А. Майару

56. Председатель Рабочей группы г-н Анри Майар уведомил Рабочую группу, что в связи с назначением на новую должность в его министерстве он не сможет больше регулярно участвовать в сессиях Рабочей группы. Г-н Майар, являвшийся членом Рабочей группы с 1988 года, начиная с апреля 1995 года председательствовал на сессиях Рабочей группы и проявил большую компетентность, приверженность и способность изыскивать компромиссные решения. Г-н Майар также весьма эффективно представлял Рабочую группу на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде 1997 года, на сессиях Комитета по внутреннему транспорту и на различных международных форумах. Рабочая группа пожелала ему всяческих успехов на новом поприще.

б) Сроки проведения следующей сессии

57. Рабочая группа решила провести свою тридцать пятую сессию 19 и 20 апреля 2001 года.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

58. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей тридцать четвертой сессии.

---

## Приложение 1

### **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (Соглашение СЛКП)**

**Предложения по поправкам,**

**принятые Рабочей группой на ее тридцать четвертой сессии  
6 сентября 2000 года**

Непосредственно заинтересованные страны в соответствии с пунктом 3 статьи 15 Соглашения СЛКП обозначены звездочкой<sup>(\*)</sup>, если эти страны являются Договаривающимися Сторонами Соглашения по состоянию на 1 июля 2000 года.

#### **Предложение Российской Федерации**

##### **Приложение I к СЛКП**

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С-Е 99 Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск"

Непосредственно заинтересованные страны: Бельгия\*, Германия\*, Российская Федерация\*, Финляндия;

"С-Е 102 Москва – Волгоград – Астрахань"

Непосредственно заинтересованная страна: Российская Федерация\*;

"С-Е 20 Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург";

Непосредственно заинтересованные страны: Беларусь\*, Бельгия\*, Германия\*, Польша, Российская Федерация\*.

Изменить на существующей линии С-Е 10 названия городов Лужайка на "Бусловская" и Ленинград на "Санкт-Петербург".

Непосредственно заинтересованные страны: Бельгия\*, Германия\*, Российская Федерация\*, Финляндия.

## **Приложение II к СЛКП**

Добавить следующие терминалы:

"Москва-товарная – Павелецкая  
Кунцево II (Москва)  
Смоленск  
Брянск–Льговский (Брянск)  
Костариха (Нижний Новгород)  
Киров–Котласский (Киров)  
Блочная (Пермь)  
Свердловск–пассажирский (Екатеринбург)  
Ростов–товарный (Ростов-на-Дону)  
Волжский (Волгоград)  
Кутум (Астрахань)  
Новороссийск–порт".

Заменить в существующем перечне терминалов:

Ленинград-товарный – Витебский на "Санкт-Петербург-товарный – Витебский"  
Ленинград–порт на "Санкт-Петербург–порт".

Заменить в существующем перечне пограничных пунктов:

Лужайка (РЖД) на "Бусловская (РЖД)"

Непосредственно заинтересованные страны: Беларусь\*, Бельгия\*, Германия\*,  
Российская Федерация\*, Финляндия.

---

## Приложение 2

### ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2001-2005 ГОДЫ\*

#### ПОДПРОГРАММА 02.9: КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

##### Содействие развитию комбинированных и смешанных перевозок

Очередность: 1

Пояснение: Рассмотрение правовых, административных, документарных, технических, экономических и экологических аспектов комбинированных и смешанных перевозок в целях разработки мер, направленных на содействие развитию комбинированных и смешанных перевозок, а также максимального использования оборудования, инфраструктуры и терминалов, применяемых при таких перевозках.

Планируемая работа: Рабочая группа по комбинированным перевозкам будет продолжать следующие виды деятельности:

#### ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- а) Обзор и обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) в целях:
- расширения сети СЛКП за счет территории всех заинтересованных стран - членов ЕЭК ООН с учетом работы, уже проделанной ЭСКАТО и ОСЖД;
  - учета новых тенденций на транспортных рынках (спроса и требований), включая новые транспортные потоки Восток-Запад;
  - применения и, когда это выполнимо, улучшения существующих стандартов и эксплуатационных параметров;
  - повышения нормативных требований в области охраны окружающей среды, потребления энергии и безопасности.

Очередность: 1

---

\* Предлагаемый новый текст выделен жирным шрифтом; текст, заключенный в квадратные скобки [...], предлагается исключить.

Результаты, ожидаемые в 2002 году:

Утверждение расширенной сети СЛКП, охватывающей территорию всех среднеазиатских и закавказских стран - членов ЕЭК.

Включение в Соглашение СЛКП новых линий комбинированных перевозок Восток-Запад.

Анализ существующих стандартов и эксплуатационных параметров, которые будут опубликованы секретариатом ЕЭК в обновленной "Желтой книге".

- а)-бис** Рассмотрение и анализ возможностей развития межрегиональных комбинированных перевозок, в том числе по транссибирской железной дороге  
**Очередность: 2**

Результат, ожидаемый в 2001 году:

Доклад, который будет подготовлен на основе информации, представленной правительствами заинтересованных стран - членов ЕЭК ООН и международными организациями.

- b)** Наблюдение за эффективностью различных видов транспорта, имеющих отношение к операциям по комбинированным перевозкам.  
**Очередность: 1**

Результат, ожидаемый в 2002 году:

Обзор эффективности различных видов транспорта, имеющих отношение к операциям по комбинированным перевозкам, на сессиях Рабочей группы и сотрудничество с другими соответствующими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту.

- c)** Анализ потребностей в данных, касающихся погрузочно-разгрузочных работ и обработки грузов, изучение систем маркировки, кодирования и идентификации транспортных средств и грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках, включая содействие развитию электронной обработки данных, в целях облегчения обмена информацией среди различных операторов и расширения возможностей для интеграции систем производства и распределения (логистики) на базе методов комбинированных перевозок.  
**Очередность: 2**

Результат, ожидаемый в 2002 году:

Рассмотрение и анализ унифицированных информационных систем для операций по комбинированным перевозкам в целях возможной подготовки международных рекомендаций по этому вопросу.

- d) Контроль за весом и габаритами грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241, принятой Комитетом по внутреннему транспорту 5 февраля 1993 года, включая изучение возможностей стандартизации грузовых единиц и соблюдения техники безопасности. Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2002 году:

Рассмотрение проблем на основе одного ежегодного доклада о последних изменениях в этой области, который будет подготовлен секретариатом ЕЭК ООН.

- e) Изучение технических и организационных мер по оптимизации работы терминалов и погрузочно-разгрузочных операций, способствующих повышению эффективности затрат, связанных с обработкой грузовых единиц. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2002 году:

Доклад, который будет подготовлен на основе информации, представленной правительствами стран - членов ЕЭК ООН и международными организациями.

- f) Анализ экономических и экологических аспектов комбинированных перевозок, включая административные меры и работу транспортных предприятий, в целях содействия устойчивому развитию транспорта. Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2002 году:

Последующие мероприятия в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде 1997 года (Вена, 12-14 ноября 1998 года) на основе Программы совместных действий, утвержденной на Конференции, в соответствии с решениями, которые будут приняты Совместным совещанием по транспорту и окружающей среде, а также в ходе межсекретариатских консультаций.

- g) Наблюдение со стороны секретариата от имени Рабочей группы за ходом изучения Рабочей группой следующих вопросов, которые рассматриваются только по конкретному запросу:

- согласование терминологии комбинированных перевозок для оказания содействия в создании [единого международного] совместного глоссария терминов ЕКМТ, ЕК и ЕЭК ООН используемых в этой области;

- операции и технологии, используемые в комбинированных перевозках (включая внутренние водные пути и прибрежное судоходство), в качестве основы для возможной подготовки международного сборника методов безопасной обработки и временного хранения опасных грузов;
- национальные процедуры сертификации контейнеров и съемных кузовов в рамках соответствующих конвенций, например Конвенции КБК, в целях содействия согласованию таких процедур;
- новые виды услуг и технологий в рамках комбинированных и интермодальных перевозок, включая взаимодействие морского/внутреннего водного и морского/наземного транспорта, и использование бимодальных автомобильно-железнодорожных транспортных средств в целях создания условий для анализа потенциальных возможностей комбинированных перевозок. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2000 году:

Публикация международного глоссария по комбинированным перевозкам в сотрудничестве с ЕКМТ и Европейской комиссией.]

Результат, ожидаемый в 2001 году:

**Доклад(ы), который(е) (соответственно будет (будут) подготовлен(ы) секретариатом в качестве основы для обсуждения Рабочей группой.**

## **МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

- a) Анализ возможностей согласования и унификации режимов ответственности, регулирующих операции по комбинированным перевозкам. Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2001 году:

[Подготовка анализа по вопросу о согласовании и унификации существующих режимов ответственности и подготовка общего проекта возможной конвенции в этой области.]

**Обзор соответствующей деятельности, проводимой международными организациями и, при необходимости, налаживание дальнейшей аналитической и правовой работы в этой области.**

- b) Анализ последствий организации комбинированных перевозок в Европе в результате развития комбинированных перевозок на межрегиональных железнодорожных линиях между Европой и Азией, включая организацию межрегионального

совещания для согласования правовой и административной деятельности, проводимой соответствующими международными организациями в Европе и Азии (например, ЭСКАТО, ЮНКТАД, ЕК, ОСЖД). Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2001 году:

Изучение на основе работы, проведенной ЭСКАТО, практической возможности организации межправительственного совещания совместно с ЭСКАТО в Средней Азии или на Кавказе в целях согласования общих мер по облегчению комбинированных перевозок на межрегиональных маршрутах.

-----