



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/121
7 November 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ
И ЛОГИСТИКЕ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТИДЕСЯТОЙ СЕССИИ¹**

(Женева, 6-7 октября 2008 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1	4
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	2	4
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)	3	4

¹ Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены с соответствующего вебсайта ЕЭК ООН <<http://www.unecsc.org/trans/wp24/welcome.html>> либо через систему СОД Организации Объединенных Наций <<http://documents.un.org/>>.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
IV. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН И ЕГО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ (пункт 3 повестки дня)	4 - 6	4
V. ПЯТИДЕСЯТАЯ СЕССИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ: ВСПОМИНАЯ ПРОШЛОЕ И ЗАГЛЯДЫВАЯ ВПЕРЕД (пункт 4 повестки дня)	7 - 10	5
VI. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ГД ТРЭН) (пункт 5 повестки дня)	11 - 12	6
VII. ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ (пункт 6 повестки дня)	13 - 16	7
VIII. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 7 повестки дня)	17 - 30	8
IX. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 8 повестки дня)	31 - 34	12
X. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (пункт 9 повестки дня)	35 - 36	12
XI. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (пункт 10 повестки дня)	37 - 40	13
XII. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 11 повестки дня)	41 - 43	14
XIII. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (пункт 12 повестки дня)	44 - 50	15

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>	
XIV.	СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 13 повестки дня)	51 - 53	16
XV.	ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 14 повестки дня)	54 - 58	17
A.	Статус Соглашения СЛКП (пункт 14 а) повестки дня)	54 - 55	17
B.	Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 14 b) повестки дня)	56	18
C.	Новые предложения по поправкам (пункт 14 с) повестки дня)	57 - 58	18
XVI.	ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 15 повестки дня)	59 - 62	19
A.	Статус Протокола (пункт 15 а) повестки дня)	59	19
B.	Новые предложения по поправкам (пункт 15 b) повестки дня)	60 - 62	19
XVII.	ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2009 ГОДУ (пункт 16 повестки дня)	63	20
XVIII.	СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 17 повестки дня)	64	20
XIX.	ДОКЛАД (пункт 18 повестки дня)	65	20

I. УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Нидерландов, Польши, Словакии, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовал представитель Проекта трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), Международный союз железных дорог (МСЖД). По приглашению секретариата в работе сессии участвовал представитель Германского института экономики и материально-технического обеспечения судоходства (ИСЛ).

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/120).

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)

3. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сорок девятой сессии, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Председателем (ECE/TRANS/WP.24/119).

IV. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН И ЕГО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ (пункт 3 повестки дня)

4. Рабочая группа была проинформирована об итогах пятьдесят девятой сессии (28-30 мая 2008 года) Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) ЕЭК ООН и ее методологической деятельности по разработке и согласованию транспортной статистики на панъевропейском уровне. Она отметила, что вскоре будут опубликованы результаты обследований движения по автомобильным дорогам категории E 2005 года и движения на

железнодорожных линиях категории Е 2005 года и что методологическая работа над циклом обследований автомобильного и железнодорожного движения 2010 года начнется 10 и 11 ноября 2008 года с совещаний соответствующих групп экспертов в Женеве².

5. Рабочая группа была проинформирована об итогах двадцать первой сессии (8-9 сентября 2008 года) Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ЕЭК ООН, деятельности в рамках Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям ЕЭК ООН и результатах Конференции ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами (Пирей, 17-18 сентября 2008 года)³.

6. Г-жа Э. Мольнар, директор Отдела транспорта ЕЭК ООН, кратко проинформировала Рабочую группу о проводившейся в последнее время деятельности секретариата, касающейся Алматинской программы действий, в связи с потребностями развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Она также упомянула о предстоящей сессии КВТ (Женева, 24-26 февраля 2009 года), планирующего организовать семинар по транспорту, логистике и торговле в рамках подготовки второго Международного транспортного форума (МТФ), который будет посвящен теме "Транспорт и глобализация" (Лейпциг, 27-29 мая 2009 года).

V. ПЯТИДЕСЯТАЯ СЕССИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ: ВСПОМИНАЯ ПРОШЛОЕ И ЗАГЛЯДЫВАЯ ВПЕРЕД (пункт 4 повестки дня)

7. По случаю пятидесятой сессии Рабочая группа кратко проанализировала свою роль и работу, проделанную с момента ее создания в сентябре 1979 года под названием "Группа экспертов по комбинированным перевозкам" (ECE/TRANS/WP.24/2008/6; неофициальный документ WP.24 № 4 (2008 год)).

8. В более широком плане история этой Группы восходит к июлю 1951 года, когда Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН решил учредить "Рабочую группу по контейнерам". С того времени Рабочая группа и ее предшественники обеспечивали на панъевропейском уровне форум для обмена технической, правовой информацией и информацией в области политики, а также передовым опытом интермодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций по выработке политики и для переговоров по многосторонним правовым документам и наблюдения за их осуществлением. Общая цель этой деятельности состоит в стимулировании развития интермодальных перевозок и

² <<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>>.

³ <<http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html>>.

логистики в 56 странах - членах ЕЭК ООН и, как это предусмотрено в программе работы WP.24, в обеспечении максимального использования оборудования, инфраструктуры и терминалов, которые задействуются при таких перевозках.

9. Рабочая группа рассмотрела свои основные достижения и направления деятельности за последние почти 30 лет; в частности, если упомянуть лишь о нескольких из них, речь идет о создании панъевропейской сети и минимальных стандартах инфраструктуры и услуг для комбинированных перевозок (СЛКП), работе над новыми стандартами для морских контейнеров и интермодальных грузовых единиц, а также рассмотрении ею положений о гражданской ответственности в области интермодальных перевозок.

10. В связи с возможными будущими мероприятиями Рабочая группа сочла, что помимо обзора стандартов инфраструктуры и услуг, закрепленных в СЛКП, которое было принято в 1991 году, возможно, необходимо будет пересмотреть глоссарий "Терминология комбинированных перевозок" ЕЭК ООН - ЕК-ЕКМТ, с тем чтобы учесть в нем логистические аспекты. Кроме того, может оказаться необходимым выявить узкие места в системе организации услуг по интермодальным перевозкам в панъевропейском контексте. Следует также рассмотреть новые информационные технологии, которые все шире используются в управлении глобальными цепочками поставок, для оценки их воздействия на грузовые и интермодальные транспортные стратегии и операции. Рабочая группа решила продолжить обсуждение этих предложений в ходе пересмотра своей пятилетней программы работы в 2009 году.

VI. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ГД ТРЭН) (пункт 5 повестки дня)

11. Представитель Европейской комиссии (ЕК) проинформировал Рабочую группу о ходе реализации плана действий для грузовой логистики, который был принят в октябре 2007 года в рамках крупного пакета мер в области грузового транспорта, который включал также такие вопросы, как железнодорожные сети, специализирующиеся на грузоперевозках, новые стратегии развития портов, "морские автомагистрали" и европейское морское пространство без границ. Темы, предложенные в этом плане действий, охватывают четыре широких направления: инновации, качество услуг, упрощение процедур и "зеленый" транспорт.

12. Кроме того, в целях поиска практических решений для отрасли, включая регулятивные меры, продолжается исследование по вопросам "узких мест" в логистических системах управления грузопотоками, в ходе которого было направлено более 500 запросов. ЕК продолжала работу по сравнительному анализу и показателям эффективности функционирования логистических систем управления грузовыми

перевозками и интермодальных терминалов. Она оценила также недавно завершённую работу ЮНСИТРАЛ, касающуюся гражданской ответственности (см. также пункты 51-53). В августе 2008 года было начато исследование по гармонизации транспортной документации и ее автоматизированному использованию, для чего в конце сентября среди заинтересованных сторон были разосланы вопросники. Хотя окончательный доклад по исследованию, касающемуся веса и размеров транспортных средств, планировалось завершить в октябре 2008 года, ЕК не намерена вносить предложения о возможных изменениях к директиве 96/53/ЕС до 2010 года, когда будет проведена обстоятельная оценка ее последствий. Наконец, к концу 2008 года будет определен ряд "зеленых коридоров", в которых каботажное судоходство, железнодорожный, внутренний водный и автомобильный транспорт дополняют друг друга, с тем чтобы можно было применять экологически безопасные транспортные решения. Соответствующие исследовательские проекты, по всей видимости, будут инициированы в начале 2009 года.

VII. ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ (пункт 6 повестки дня)

13. На основе документа, подготовленного секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/2008/7), Рабочая группа приняла к сведению рекомендации, сформулированные Многопрофильной группой экспертов по охране на внутреннем транспорте ЕЭК ООН. В частности, речь идет об обзоре всех международных правовых документов ЕЭК ООН в области транспорта и при необходимости включении в них положений, касающихся безопасности.

14. Рабочая группа напомнила о рассмотрении этого вопроса на ее сессиях в марте 2008 года, сентябре 2005 года и марте 2004 года и упомянула о всеобъемлющем исследовании по безопасности контейнерных перевозок на всех видах транспорта, которое было осуществлено ЕКМТ в 2004 году (ECE/TRANS/WP.24/119, пункт 5; TRANS/WP.24/109, пункты 44-45; TRANS/WP.24/103, пункт 24). После этого Европейская комиссия провела консультации по безопасности грузовых и интермодальных перевозок, а объединение компаний интермодальных перевозок (МСККП) подготовило обширное исследование по этой теме.

15. Рабочая группа подчеркнула важность обеспечения безопасности на наземном транспорте, но отметила, что изучением информации о национальных мерах безопасности зачастую занимаются не министерства транспорта, а другие ведомства, причем иногда на региональном и местном уровнях. Информация о мерах безопасности на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте может быть получена другими компетентными рабочими группами ЕЭК ООН, тогда как связанные с безопасностью

сведения о перевалочных операциях и хранении контейнеров и других интермодальных грузовых единиц на интермодальных терминалах, по всей видимости, могла бы собирать и анализировать Рабочая группа с помощью вопросников, разрабатываемых экспертами в области транспортной безопасности. После анализа полученных ответов можно было бы рассмотреть вопрос о потенциальном включении положений по безопасности в СЛКП.

16. В этом контексте Рабочая группа отметила, что Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (WP.3/SC.3) решила на данный момент не заниматься работой по включению положений о безопасности в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, пункт 20).

VIII. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 7 повестки дня)⁴

17. В дополнение к подробной информации, представленной на ее сессии в марте 2008 года (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 6-15), Рабочая группа отметила, что по сравнению с 2006 годом в 2007 году общий объем автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок, выполненных компаниями МСККП (что охватывает около двух третей европейского рынка и, таким образом, является репрезентативным показателем общего развития в Западной Европе), возрос на 9% и достиг 2,95 млн. грузоотправок, или 5,91 млн. ТЕУ⁵.

18. Сосредоточив свою работу на интермодальных транспортных коридорах в Юго-Восточной Европе и Содружестве Независимых Государств (СНГ), компания "Интерконтейнер-интерфриго" перевезла в 2007 году 0,42 млн. ТЕУ, что на 3,3% меньше, чем в 2006 году. Причинами такого незначительного снижения стали проблемы пропускной способности в портах Северной и Западной Европы. Средняя протяженность перевозки в пересчете на ТЕУ составила 1 194 км.

⁴ Все неофициальные документы и сообщения, сделанные на сессии, имеются на следующем вебсайте: <<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>>.

⁵ Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

19. В 2007 году объем несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов), выполненных компаниями МСККП, возрос на 10% и достиг 2,56 млн. отправок. Объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок ("катящееся шоссе" (РоЛа)) увеличился приблизительно на 2% и достиг 390 тыс. отправок.

20. В 2007 году компаниями МСККП было осуществлено 1,93 млн. отправок (3,86 млн. ТЕУ) в международном сообщении по сравнению 1,02 млн. отправок (2,05 млн. ТЕУ) в национальном сообщении. В отличие от прошлых лет рост международных интермодальных перевозок (+8%) по сравнению с национальными перевозками (+11%) несколько замедлился. Такая разница оказалась особенно заметной в секторе сопровождаемых перевозок, который существенно расширился на национальных уровнях (+28%), в частности в Австрии, на долю которой приходится более 85% всех национальных сопровождаемых перевозок. Однако объем международных сопровождаемых перевозок в 2007 году снизился на 7%, главным образом в результате присоединения Болгарии и Румынии к Европейскому союзу 1 января 2007 года. Из-за отсутствия спроса в Румынии экспортные и импортные сопровождаемые перевозки даже пришлось прекратить.

21. В 2007 году грузооборот компаний МСККП незначительно вырос (приблизительно на 2%) и достиг 46 069 млн. тонно-километров. Это объясняется тем фактом, что снижение объема сопровождаемых национальных перевозок (отправки тяжелых грузов на короткие расстояния) было с избытком компенсировано увеличением объема несопровождаемых международных перевозок (отправки легких грузов на большие расстояния).

22. Предварительные данные за 2008 год указывают на то, что в первой половине года рост автомобильно-железнодорожных комбинированных перевозок продолжался такими же темпами, что и в 2007 году (ECE/TRANS/WP.24/2008/119, пункт 9). Однако из-за ухудшения экономической конъюнктуры во второй половине 2008 года наряду с излишком грузоподъемности автомобильного транспорта и постоянно возникающими проблемами качества железнодорожных перевозок сектор комбинированных перевозок, как ожидается, не сможет достичь показателей прошлых лет.

23. Причины такого непрерывного быстрого роста в секторе интермодальных железнодорожных перевозок, а также обусловленных этим "узких мест" в инфраструктуре и неудовлетворительного качества железнодорожных услуг уже обсуждались и анализировались на мартовской сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/119, пункт 10). Хотя, по мнению операторов интермодальных перевозок, 85%

интермодальных поездов должны прибывать вовремя, проведенные МСККП обследования графиков движения 23 тыс. поездов свидетельствуют о том, что в 2007 году точность соблюдения графиков движения интермодальными поездами возросла лишь незначительно (до 59% по сравнению с 53% в 2006 году)⁶. 27,8% таких поездов прибывали с задержками до трех и 24 часов, соответственно. 6% интермодальных поездов прибывали с задержками более чем на два дня. Первоначальные данные за 2008 год указывают лишь на незначительное улучшение в этой сфере.

24. Хотя значительно бóльшая часть интермодальных поездов эксплуатируется в европейских коридорах Север-Юг на альпийских маршрутах, проходящих через Модан (Франция), Лёчберг/Готтард (Швейцария) и Бреннер (Австрия), в 2007 году и в начале 2008 года существенно возрос объем перевозок Восток-Запад.

25. Особый потенциал для перевозок контейнеров и съемных кузовов имеется у юго-восточного европейского коридора, соединяющего страны Бенилюкса и Германию с Грецией и Турцией, и в марте 2008 году были введены дополнительные услуги по интермодальным перевозкам в Халкали (Турция) и в обратном направлении. МСЖД проинформировал Рабочую группу о ходе реализации проекта "CREAM", который был инициирован крупными операторами железнодорожных и интермодальных перевозок и финансируется Европейской комиссией; этот проект направлен на уменьшение продолжительности перевозки в течение следующих трех лет на 15-20% по этому коридору протяженностью более 3 000 км, соединяющему 14 стран, и на повышение эффективности интермодальных перевозок не менее чем на 200 млн. тонно-километров.

26. В этом контексте Рабочая группа была также проинформирована МСЖД о его "Повестке дня до 2015 года для комбинированных перевозок в Европе", с помощью которой планируется устранить ограничения, приобретающие все более серьезный характер, в отношении пропускной способности в результате ожидаемого годового прироста объема интермодальных перевозок до 2015 года приблизительно на 8%. Программа МСДЖ направлена на улучшение международной координации среди участников интермодальных перевозок в целях совершенствования использования инфраструктуры железнодорожного транспорта и терминалов и ликвидации ключевых "узких мест" вдоль важнейших коридоров интермодальных перевозок.

⁶ С опозданием менее чем на 30 минут.

27. Продолжая рассмотрение вопроса о глобальных цепочках поставок и непрерывном росте контейнерных потоков через европейские порты (см. ECE/TRANS/WP.24/2008/119, пункты 12-13), Рабочая группа заслушала сообщение представителя ИСЛ о возрастающей важности рациональных решений для проектирования и эксплуатации систем логистики и интермодальных перевозок, особенно между европейскими портами и внутренними регионами. Хотя в прошлом развитие транспорта и логистики было обусловлено производственными факторами, эта взаимосвязь приобретает обратный характер и впредь транспорт и логистика будут во все большей степени определять и формировать производственные процессы. Таким образом, для обеспечения устойчивого экономического развития и занятости в своих политических программах правительства и государственные органы власти должны уделять логистическим факторам все более пристальное внимание (см. также пункты 44-50).

28. Огромные прогнозируемые объемы перевозок контейнеров, которые необходимо будет в ближайшие годы ввозить и вывозить через европейские порты, требуют полного задействования мощностей и сотрудничества всех видов европейского наземного транспорта, а именно автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. В частности, еще предстоит раскрыть потенциал внутреннего водного транспорта посредством улучшения его репутации, организации работы и интеграции в системы функционирования морских портов и цепочек поставок.

29. Во избежание превращения перевозок между портами и внутренними регионами в наиболее слабое и дорогостоящее звено в глобальных цепочках поставок необходимо создать новые механизмы сотрудничества и взаимодействия между транспортными и торговыми операторами и укрепить уже существующие механизмы. В таких механизмах должны быть задействованы не только морские и наземные транспортные операторы, но также портовые администрации, операторы внутренних терминалов и другие звенья цепочек поставок. Для того чтобы демонтировать исторически сложившуюся структуру бизнеса с конкурирующими между собой транспортными и логистическими предприятиями, государственным органам власти или другим нейтральным организациям, например академическим учреждениям, следует действовать не только в качестве катализаторов, но также посредников и координаторов среди заинтересованных сторон. Рабочая группа отметила, что региональные инициативы, связанные с портами побережья Европейского Севера, уже продемонстрировали обнадеживающие результаты.

30. Рабочая группа также приняла к сведению информацию Франции о стимулировании интермодальных перевозок посредством облегчения железнодорожного доступа и оказания финансовой поддержки для обеспечения уже существующих и новых услуг по интермодальным автомобильно–железнодорожным перевозкам.

IX. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 8 повестки дня)

31. Рабочая группа напомнила о принятом ранее КВТ решении о том, что Рабочей группе следует продолжать, по возможности на рациональной основе, работу, проводившуюся (бывшей) 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 (СЕМТ/СМ(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, пункт 90).

32. В соответствии с решением Рабочей группы, которое было принято, на ее сорок восьмой сессии, секретариат распространил среди государств – членов ЕЭК ООН предварительно заполненный вопросник, с тем чтобы собрать обновленную информацию о национальных мерах в области политики для стимулирования интермодальных перевозок на согласованной и сопоставимой основе (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 21-24). Цель этого обследования состояла в том, чтобы получить всеобъемлющее представление о таких национальных мерах в области политики и провести обмен передовым опытом. Секретариат планирует опубликовать полученную информацию с использованием вебсредства, которое обеспечит легкий поиск информации по странам и мерам политики.

33. На настоящий момент в секретариат передали информацию следующие 12 стран: Австрия, Бельгия, Болгария, Литва, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина и Чешская Республика. Все полученные ответы содержатся в документах ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и Add. 1-6.

34. Рабочая группа высоко оценила качество уже представленной информации, но просила те страны, которые еще не передали требуемую информацию, сделать это при первом удобном случае.

X. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (пункт 9 повестки дня)

35. Рабочая группа была проинформирована, что обмен мнениями по вопросу об интермодальной транспортной политике в Турции еще не завершен и что его результаты будут представлены позднее (ECE/TRANS/WP.24/119, пункт 19).

36. Рабочая группа подтвердила свое мнение о том, что подобные обмены мнениями могут оказаться полезным инструментом для содействия странам в деле эффективной разработки и осуществления интермодальных и логистических стратегий и позволят им также изучать опыт друг друга. Такие обмены мнениями проводятся по конкретной просьбе соответствующего правительства (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 16-18).

XI. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (пункт 10 повестки дня)

37. Представитель обсерватории, занимающейся наблюдениями за интермодальными перевозками на Украине, проинформировал Рабочую группу о новых изменениях вдоль транспортных коридоров Север–Юг С–Е 10, 95, 70, 70/2 (Хельсинки - Стамбул/Александруполис) и коридора Восток–Запад С–Е 30 (Дрезден – Киев), которые являются частью евро–азиатских транспортных коридоров. Он также сообщил об эксплуатации контейнерного поезда Ильичевск/Одесса – Клайпеда ("Викин") и о запланированном строительстве внутреннего порта, расположенного на расстоянии приблизительно 40 км от Одессы в глубь территории. Дополнительные сведения были представлены Польшей и Словакией.

38. Рабочая группа предложила Украине продолжать работу в качестве пункта наблюдения за интермодальными перевозками и форума для обмена данными в соответствии с согласованным мандатом и ежегодно информировать об этом Рабочую группу.

39. Рабочая группа также заслушала сообщение о прогрессе, достигнутом в деле применения общей накладной МГК/СМГС. По словам представителя МКЖТ, эта общая накладная уже применяется на более чем 20 транспортных маршрутах Запад–Восток в пяти панъевропейских коридорах, в частности между Германией и Украиной и между Чешской Республикой/Румынией и Российской Федерацией. Продолжается работа по созданию электронной версии накладной, которую планируется завершить до 1 июля 2009 года, когда представление предварительной электронной декларации о грузе станет обязательным для импортных и экспортных операций в странах Европейского союза (постановления ЕС 648/05 и 1875/06).

40. МКЖТ и ОСЖД также добились определенных успехов в гармонизации режимов ответственности в рамках МГК и СМГС. Хотя использование общей накладной МГК/СМГС продемонстрировало, что на основе двух базовых железнодорожных законодательств могут быть созданы некоторые унифицированные механизмы и процедуры, конечная цель текущей работы состоит в том, чтобы добиться принятия

единого панъевропейского или евразийского акта, регулирующего железнодорожные перевозки, в соответствии со стратегическими элементами работы, которые были определены Рабочей группой в сентябре 2005 года (TRANS/WP.24/109, пункт 18; ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 24-30).

ХII. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 11 повестки дня)

Воздействие "мегагрузовиков" на интермодальные перевозки и европейские дороги

41. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на своих прошлых сессиях вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,25 м и весом до 60 т на интермодальные перевозки и европейскую автодорожную сеть (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38-46; ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36-38). Хотя такие грузовые автомобили регулярно используются в некоторых северных странах, например в Швеции, они не допускаются на автодорожные сети других европейских стран (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 22-25; неофициальный документ № 3 (2008 год)).

42. В соответствии с данным ему поручением секретариат продолжал отслеживать изменения в этой области и подготовил в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/8 резюме доводов "за" и "против" использования таких грузовых автомобилей. Рабочая группа отметила, что в настоящее время планируется или осуществляется опытная эксплуатация "мегагрузовиков" в Бельгии, Дании, Германии (в некоторых из ее земель), Нидерландах и Норвегии. В Соединенном Королевстве предложения по применению "значительно более длинных и более тяжелых" грузовых автомобилей было отклонено.

43. Секретариату было поручено продолжать отслеживать изменения, позиции стран и результаты исследований в этой области, с тем чтобы выявить аргументы "за" и "против", и соответствующим образом проинформировать Рабочую группу

ХIII. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (пункт 12 повестки дня)

44. Рабочая группа напомнила, что ее программа работа содержит следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте" (ECE/TRANS/WP.24/117, приложение).

45. На своей сорок девятой сессии Рабочая группа рассмотрела две записки по вопросам логистики, которые были подготовлены ее Председателем и заместителем Председателя (ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3). В этих записках, дополненных сообщением, сделанным на нынешней сессии видным экспертом по транспорту и логистике, содержатся описание и анализ положения дел в области логистики и управления цепочками поставок. В них также приводится обзор основных причин и требований к логистическим системам, определяющих транспортный спрос, качество транспортных услуг и условия землепользования.

46. Рабочая группа сочла, что она могла бы играть полезную роль в этой области посредством обмена информацией и передовым опытом среди стран в регионе ЕЭК ООН и оказания помощи в разработке концепций и показателей для анализа этих логистических тенденций, а также путем предоставления консультационных услуг по определению стратегий и мер в сфере регулятивной деятельности и наращиванию потенциала, которые требуют межправительственного панъевропейского подхода (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 39-43; ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 26-34).

47. Рабочая группа кратко рассмотрела исследование, подготовленное секретариатом в сотрудничестве со специальной группой экспертов (ECE/TRANS/WP.24/2008/4), а также сообщения, полученные от ЕОКП и Австрии (неофициальные документы WP.24 № 5 и 6 (2008 год)).

48. В этом исследовании рассматриваются различные концепции логистики и цепочек поставок, а также их растущее воздействие на выбор вариантов перевозки грузов и интермодальных транспортных услуг. В нем анализируются роль и направления работы правительств, а также стратегии в этой области и содержится обзор примеров национальных и субрегиональных инициатив, таких, как принятый в Германии

генеральный план для логистики или план действий для грузовой логистики, который был инициирован Европейской комиссией. Наконец, в этом исследовании представлены предложения по возможным действиям на межправительственном уровне ЕЭК ООН.

49. Из-за ограниченного времени Рабочая группа решила более подробно изучить результаты этого исследования и содержащиеся в нем предложения на своей следующей сессии.

50. Рабочая группа подтвердила свою точку зрения о том, что страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии могли бы извлечь особую пользу из активного участия в этой работе, поскольку логистические тенденции и современные цепочки поставок оказывают все более заметное воздействие на транспортный выбор и спрос, а также влияют на политику правительств в этой области.

XIV. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 13 повестки дня)

51. Напомнив об обсуждениях, состоявшихся на сорок шестой и сорок восьмой сессиях (ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 17-21; ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 48-51), Рабочая группа отметила, что 3 июля 2008 года Рабочая группа III (транспортное право) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) завершила работу по подготовке конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Проект конвенции был передан Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций для принятия, возможно в ноябре 2008 года. После принятия планируется провести осенью 2009 года в Роттердаме церемонию ее подписания. Эта конвенция вступит в силу после присоединения к ней не менее 20 стран или ее ратификации по крайней мере 20 странами.

52. Рабочая группа отметила, что в тексте конвенции, по всей видимости, имеется ряд достаточно противоречивых моментов, которые могут затруднить ее вступление в силу. Речь идет о следующем:

а) Конвенция носит весьма сложный характер и охватывает новые неопробованные правовые "территории", которые, возможно, необходимо будет протестировать в судах в случае споров между перевозчиками и грузоотправителями.

b) Конвенция задумывалась в качестве главным образом морской конвенции в целях создания современных единообразных нормативных положений для международных морских перевозок грузов. Однако эта конвенция не ограничивается перевозкой между портами, а может также применяться к перевозке грузов другими видами транспорта, если часть перевозки осуществляется по морю. Несмотря на то, что этот момент в конвенции был учтен благодаря уточнению, что в подобных случаях преимущественную силу имеют международные конвенции в области автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок, по-прежнему могут возникать проблемы разграничения между ее положениями и существующими правовыми режимами, регулирующими автомобильные, железнодорожные и внутренние водные перевозки (такими, как КДПГ или КОТИФ).

c) Содержащиеся в этой конвенции положения о договорах с указанием объемов, которые определены весьма нечетко, дают основания полагать, что в нем делается акцент не на обязательной системе ответственности, защищающей "более слабые" стороны, а на правовом режиме, базирующемся на принципе свободы договоров. Поэтому при ее применении предпочтение может оказываться крупным перевозчикам за счет мелких грузоотправителей.

53. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на одной из своих следующих сессий, с тем чтобы оценить последствия и полезность этой конвенции для интермодальных транспортных операций в регионе ЕЭК ООН.

XV. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 14 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП (пункт 14 а) повестки дня)

54. Рабочая группа отметила, что после присоединения Албании 21 мая 2008 года участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны⁷.

⁷ 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.

55. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.4)⁸, карту сети СЛКП, электронный перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы⁹.

В. Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 14 b) повестки дня)

56. Рабочая группа отметила, что принятый на ее сорок девятой сессии пакет предложений по поправкам, обновляющим и расширяющим географическую сферу охвата сети СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40-45 и приложение), был передан Договорной секцией Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций всем Договаривающимся сторонам в уведомлениях депозитария С.N.594.2008.TREATIES-3 и С.N.623.2008.TREATIES-4, изданных 21 августа 2008 года и 3 сентября 2008 года, соответственно.

С. Новые предложения по поправкам (пункт 14 c) повестки дня)

57. Рабочая группа напомнила, что на своей сорок девятой сессии она приняла предложения по поправкам, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 и Add.2, за исключением предложений по поправкам, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1 и относящихся к (15) Австрии, (19) Венгрии, (35) Армении, (37) Грузии и (39) Туркменистану, в отношении которых процесс консультаций еще не завершен (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40-44).

58. Отметив, что требуемый процесс консультаций между непосредственно заинтересованными странами еще не завершен, Рабочая группа решила рассмотреть эти предложения по поправкам на более позднем этапе.

⁸ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

⁹ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

XVI. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 15 повестки дня)

A. Статус Протокола (пункт 15 а) повестки дня)

59. Рабочая группа отметила, что Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и ратифицирован 8 странами¹⁰, но еще не вступил в силу. Его текст содержится в документе ECE/TRANS/122 и Согг.1 и 2¹¹. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы¹².

B. Новые предложения по поправкам (пункт 15 b) повестки дня)

60. Рабочая группа напомнила, что КВТ обратился ко всем соответствующим Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП с настоятельным призывом как можно скорее присоединиться к этому Протоколу. Он просил также Рабочую группу рассмотреть уже представленные предложения по поправкам к Протоколу и принять решения по этому вопросу (ECE/TRANS/200, пункт 93; ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 46-50).

61. В соответствии с этим решением секретариат обобщил в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/9 все предложения по поправкам, представленные ранее Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (ECE/TRANS/WP.24/117, пункт 58; TRANS/WP.24/97, пункт 23). В этих предложениях учитываются также результаты обследования содержащихся в Протоколе существующих параметров инфраструктуры, которое было проведено секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33).

¹⁰ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

¹¹ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

¹² <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

62. Из-за временных ограничений Рабочая группа смогла только кратко рассмотреть эти предложения. Она решила более подробно их обсудить на одной из своих будущих сессий в целях официального принятия этих предложений в соответствии со статьями 13, 14 и 15 Протокола, как только Протокол вступит в силу.

XVII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2009 ГОДУ (пункт 16 повестки дня)

63. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и г-на А. Майяра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для своих сессий в 2009 году.

XVIII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 17 повестки дня)

64. Рабочая группа решила провести свою весеннюю сессию 19 и 20 марта 2009 года в Женеве. Осенняя сессия Рабочей группы 2009 года в предварительном порядке запланирована на 12 и 13 октября 2009 года.

XIX. ДОКЛАД (пункт 18 повестки дня)

65. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт б) секретариат подготовил настоящий доклад в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами.
