



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным перевозкам
и логистике**

Пятьдесят седьмая сессия
Женева, 10–11 ноября 2014 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	3
III. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 2 повестки дня)	6–17	3
A. Статус Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и состояние принятых предложений по поправкам	6–8	3
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП).....	9–11	4
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	12–17	5
IV. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 3 повестки дня)	18–26	6
A. Статус Протокола	20–21	6

GE.14-24683 (R) 190315 190315



* 1 4 2 4 6 8 3 *

Просьба отправить на вторичную переработку



В.	Предложения по поправкам	22–25	6
V.	Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 4 повестки дня)	26–28	7
VI.	Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 5 повестки дня)	29–38	8
А.	Смягчение последствий	29–32	8
В.	Адаптация	33–35	8
С.	Дизельные двигатели	36–38	9
VII.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 6 повестки дня)	39–41	10
VIII.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)	42–51	10
А.	Последующая деятельность в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц (ИТЕ)	42–46	10
В.	Тема 2014 года: роль транспортных экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных цепях	47–51	11
С.	Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2015 году	52	12
IX.	Интермодальные транспортные терминалы (пункт 8 повестки дня)	53–56	13
X.	Подготовка национальных генеральных планов грузовых перевозок и логистики (пункт 9 повестки дня)	57–60	13
XI.	Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)	61–67	14
А.	Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики	61–62	14
В.	Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики	63	15
С.	Общеввропейские изменения в стратегиях в области интермодальных перевозок и транспорта	64–66	15
D.	Статистика интермодальных перевозок	67	16
XII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 11 повестки дня)	68–69	16
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)	70	16
XIV.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)	71	16
XV.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня)	72	17

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике провела свою пятьдесят седьмую сессию 10 и 11 ноября 2013 года в Женеве.
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Бельгии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Турции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Евразийская экономическая комиссия, Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (ЕИМ), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), Русская интермодальная логистическая ассоциация, Ассоциация международных экспедиторов и поставщиков логистических услуг (УТИКАД, Турция). По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие ЗАО "ПЛАСКЕ" (Украина) и Шведская международная грузовая ассоциация (СИФА).
4. В соответствии с решением пятьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 69–71) работой сессии руководил г-н И. Исик (Турция).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/134

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/134).

III. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 2 повестки дня)

A. Статус Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.6

6. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны². Подробная информация о

¹ Все документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем веб-сайте: www.unecese.org/trans/wp24/welcome.html.

² Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия,

Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5), карту сети СЛКП, перечень параметров, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на веб-сайте ЕЭК ООН: www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html).

7. На сегодняшний день вступили в силу восемь поправок к Соглашению СЛКП, последняя из которых — 10 декабря 2009 года.

8. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и потребность Административного комитета в большем объеме времени, необходимого для принятия некоторых предложений по поправкам. Во избежание дальнейших задержек в осуществлении уже согласованных поправок Рабочая группа поручила секретариату препроводить депозитарию Соглашения СЛКП предложения по поправкам к приложению I к Соглашению СЛКП, касающимся изменения названий городов и пунктов пересечения границы в Казахстане (ЕЭК/TRANS/WP.24/129, пункты 34–35 и приложение), которые были приняты в 2011 году.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1

9. Рабочая группа напомнила, что на своей последней сессии она поручила секретариату вновь связаться со всеми заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами по вопросу о предложениях по поправкам, затрагивающим Армению, Грузию и Туркменистан (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), а также Германию, Данию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4), с целью завершить необходимый процесс консультаций до принятия предлагаемых поправок.

10. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он направил всем заинтересованным государствам и Договаривающимся сторонам (июль 2014 года) письма с просьбой рассмотреть и одобрить предлагаемые поправки для их включения в Соглашение СЛКП.

11. Рабочая группа и Административный комитет Соглашения СЛКП отметили усилия секретариата по налаживанию контактов с заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами в связи с предложениями по поправкам. Административный комитет Соглашения СЛКП постановил подождать ответов от стран, прежде чем принимать какое-либо решение относительно предложений по поправкам. Учитывая длительное время, прошедшее с момента представления первоначального предложения по поправкам, Административный комитет согласился обсудить вопрос о том, каким образом ему следует продолжать работу над этими поправками, на своей следующей сессии, даже если не будет представлена дополнительная информация.

Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, ECE/TRANS/WP.24/2012/5, ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3

12. Рабочая группа напомнила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, некоторые из 15 стран, принявших участие в обследовании секретариата по вопросу актуальности минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, сочли, что часть из них, возможно, нуждается в пересмотре и обновлении.

13. Отмечалось также, что на основе документов секретариата (ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3) в 2010 и 2011 годах Рабочая группа провела первый обзор новых возможных минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 37–41; ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 37–42).

14. Рабочая группа вновь рассмотрела минимальные требования к инфраструктуре, содержащиеся в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, с учетом комментариев, высказанных Европейской комиссией со ссылкой на Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимые в Европейском союзе (ECE/TRANS/WP.24/2012/5).

15. Рабочая группа подтвердила свою точку зрения по вопросу о применимости ТТЭС для Соглашения СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 40, ECE/TRANS/WP.24/131, пункт 44) и просила экспертов подготовить при содействии секретариата соответствующие предложения по поправкам к Соглашению СЛКП в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2).

16. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что в сотрудничестве с секретариатом SC.2 и Европейским железнодорожным агентством он подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2014/1, содержащий предложения по поправкам к возможным новым минимальным требованиям к инфраструктуре и эксплуатационным характеристикам для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП.

17. Рабочая группа отложила принятие решения относительно предложений по поправкам к Соглашению СЛКП на основе официального документа ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, подготовленного секретариатом и Европейским железнодорожным агентством, и дождаться решения Рабочей группы по железнодорожному транспорту в отношении тех же поправок. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату подготовить и направить Договаривающимся сторонам Соглашения письма, содержащие предлагаемые поправки и просьбу рассмотреть их и утвердить.

IV. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2

18. Рабочая группа напомнила, что цель Протокола заключается в том, чтобы сделать контейнерные перевозки и перевозки "ро-ро" по внутренним водным путям и прибрежным маршрутам в Европе более эффективными и привлекательными для заказчиков. Протокол определяет правовую основу, устанавливающую скоординированный план развития интермодальных транспортных услуг на общеевропейских внутренних водных путях и прибрежных маршрутах в соответствии с принципами, закрепленными в Соглашении СМВП, на базе конкретных международно согласованных параметров и характеристик.

19. Протокол охватывает приблизительно 14 700 км водных путей категории E и перевалочные терминалы, которые имеют важное значение для регулярных международных интермодальных перевозок в Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Люксембурге, Нидерландах, Польше, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украине, Франции, Хорватии, Чешской Республике и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям и терминалам в портах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок "ро-ро".

A. Статус Протокола

Документация: ECE/TRANS/122 и Согг.1 и 2

20. Рабочая группа приняла к сведению статус Протокола, представленный секретариатом. Рабочая группа напомнила о том, что Протокол вступил в силу 29 октября 2009 года и был подписан 15 странами. На настоящий момент Протокол ратифицировали девять стран³. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Согг.1 и 2⁴. Подробная информация о Протоколе, включая его текст и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на веб-сайте Рабочей группы.

21. Рабочая группа напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал соответствующие Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП как можно скорее присоединиться к этому Протоколу.

B. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/4, ECE/TRANS/WP.24/2010/6

22. Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят третьей сессии она рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2010/6, содержащий сводный перечень предложений по поправкам, переданных Австрией, Болгарией, Венгрией,

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

⁴ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП и Протокола к нему.

Румынией и Францией, а также изменения к Протоколу, предложенные секретариатом. На настоящий момент Рабочей группой было рассмотрено и принято только одно предложение по поправкам, представленное Австрией (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 50).

23. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он направил (июль 2014 года) всем заинтересованным государствам и Договаривающимся сторонам письма с просьбой рассмотреть и утвердить предлагаемые поправки для включения в Протокол.

24. Рабочая группа отметила усилия секретариата, который связался с заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами контактов по поводу этих предложений по поправкам. Рабочая группа согласилась подождать ответов от стран, прежде чем принимать какое-либо решение по этим предложениям.

25. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу о возможностях согласования приложений I и II к Протоколу с пересмотренным Соглашением СМВП. Рабочая группа поручила секретариату сотрудничать с секретариатом Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, приступить к проведению такого анализа и, если это будет сочтено необходимым, подготовить предложения по поправкам к приложениям I и II Протокола для их утверждения на следующей сессии.

V. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 4 повестки дня)

26. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, как развивается ситуация в связи с одобрением Кодекса ГТЕ соответствующими органами ЕЭК ООН, Международной организации труда (МОТ) и Международной морской организации (ИМО).

27. Рабочая группа приняла к сведению, что со времени проведения предыдущей сессии в ноябре 2013 года Кодекс ГТЕ – совместное издание, которое разрабатывалось в течение двух лет в сотрудничестве с МОТ и ИМО, был одобрен следующими органами: КВТ ЕЭК ООН в феврале 2014 года и Комитетом по безопасности на море ИМО в июле 2014 года. Секретариат сообщил также Рабочей группе о том, что МОТ неофициально проинформировала об одобрении Кодекса ГТЕ ее Административным советом (ноябрь 2014 года), но еще не представила официального подтверждения. В настоящее время благодаря усилиям ИМО Кодекс доступен в электронном виде в оригинальной английской версии, а также на испанском и французском языках. ИМО продолжает работу по его переводу, и Кодекс будет скоро доступен на немецком и русском языках. ЕЭК ООН разработала для Кодекса проект веб-сайта и в ближайшее время опубликует этот Кодекс после подтверждения его одобрения Административным советом МОТ. Все три органа согласились с тем, что им следует обсудить вопрос о дальнейшей популяризации Кодекса. Рабочая группа обменялась идеями и мнениями по вопросам дальнейшей популяризации Кодекса.

28. Рабочая группа отметила, что Кодекс ГТЕ является важным шагом вперед и способствует безопасности движения и работников транспортного сектора. Кроме того, она поручила секретариату представить информацию о любых

дальнейших изменениях, касающихся Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, на ее следующей сессии.

VI. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 5 повестки дня)

A. Смягчение последствий

29. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в 2013–2014 годах в рамках Проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), который первоначально финансировался по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) в 2013 году.

30. Устойчивое развитие транспорта можно оценить в рамках ForFITS посредством моделирования стратегий "недопущения–изменения–улучшения", учитывающих также ожидаемое изменение соответствующих макроэкономических показателей. С инструментом ForFITS можно ознакомиться в Интернете, где размещено также руководство для пользователей, охватывающее всю необходимую информацию по вопросу о том, как использовать ForFITS, и содержащее практические примеры для облегчения процесса самостоятельного обучения⁵.

31. Заключительный этап проекта СРООН включал в себя региональные и национальные семинары по вопросам укрепления потенциала. Их цель заключалась в повышении осведомленности о выбросах CO₂ на внутреннем транспорте, а также в предоставлении информации об инструменте ForFITS. По мере возможности региональные и национальные рабочие совещания проводились в увязке с началом осуществления экспериментальных проектов. В ходе экспериментального этапа ForFITS был опробован в следующих семи странах, представляющих все пять регионов Организации Объединенных Наций: Венгрии, Таиланде, Тунисе, Франции, Черногории, Чили и Эфиопии.

32. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию по инструменту ForFITS и вновь заявила о своей поддержке его дальнейшей разработки. Рабочая группа просила секретариат представить на ее следующей сессии информацию о любых изменениях по этому вопросу.

B. Адаптация

Документация: Публикация ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним

33. Секретариат проинформировал Рабочую группу об этой публикации, представленной в декабре 2013 года и распространенной среди всех экспертов и участников Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.

34. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению круг ведения для продолжения работы Группы экспертов. Круг ведения предусматривает следующие задачи:

⁵ Более подробная информация о ForFITS имеется по адресу www.unece.org/trans/theme_forfits.html.

- а) по возможности определение и создание перечней транспортных сетей в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), подверженных изменению климата;
- б) применение/разработка моделей, методологий, инструментов и передового опыта с целью решения проблемы потенциальных чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК при различных сценариях изменения климата;
- в) выявление и анализ тематических исследований с уделением основного внимания потенциальным экономическим, социальным и экологическим последствиям воздействия изменения климата, а также анализ затрат/выгод вариантов адаптации.

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о продолжении деятельности Группы экспертов и об изменении ее названия с "Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним" на "Группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним". Рабочая группа предложила, чтобы в план работы Группы экспертов были включены интермодальные терминалы.

С. Дизельные двигатели

Документация: Публикация ЕЭК ООН "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реалии"

36. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о дискуссионном документе "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реалии", который был подготовлен секретариатом.

37. Цель этого дискуссионного документа:

- а) представление сбалансированной точки зрения в связи с продолжающимися спорами вокруг вопроса о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями на здоровье человека и окружающую среду;
- б) подведение итогов последних исследований о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями для здоровья населения;
- в) представление информации о выбросах дизельными двигателями в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт;
- г) проведение обзора последних изменений в политике в области сокращения выбросов загрязняющих веществ в целях решения проблем охраны здоровья и окружающей среды; и
- д) рассмотрение любых технических достижений, связанных с дизельными двигателями с целью сокращения и даже ликвидации вредных последствий для здоровья населения.

38. Было отмечено, что в ЕЭК ООН был достигнут прогресс в деле усовершенствования дизельных двигателей и снижения выбросов. Рабочая группа рассмотрела дискуссионный документ и обменялась мнениями относительно распространения его выводов и возможной последующей деятельности по вопросам, связанным с интермодальными перевозками. Кроме того, Рабочая группа предложила по возможности обновить этот документ путем включения в

него новых данных. Рабочая группа высоко оценила работу секретариата по подготовке этого дискуссионного документа и просила представить на следующей сессии информацию о любых изменениях в этой области.

VII. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 6 повестки дня)

39. Рабочая группа высоко оценила сообщение г-на Б. Буте (Германия) и поблагодарила его за участие в обсуждениях, проводимых Рабочей группой. Представитель Германии ознакомил участников с электронным инструментом, иллюстрирующим грузопотоки в национальных цепочках поставок, сгруппированных по географическим регионам Германии. Этот инструмент сочетает в себе транспортную статистику со статистикой производства, показывает важность некоторых коридоров/маршрутов для национальной экономики и позволяет получить данные для расчета объема выбросов CO₂ в отдельных коридорах.

40. Представитель Бельгии и заместитель Председателя Рабочей группы г-н К. Шоккэрт проинформировал делегатов о совместном рабочем совещании представителей Бельгии и ЕЭК ООН под названием "На пути к новой культуре перевозок: технологические инновации для безопасной и устойчивой мобильности" (Брюссель, 17–18 ноября 2014 года). На этом рабочем совещании эксперты по ИТС обсудят вопрос о том, как инновации, основанные на информационных и коммуникационных технологиях, могут помочь в создании такой культуры вождения и перевозок, которая способствовала бы безопасной, эффективной и устойчивой мобильности. Это рабочее совещание является одним из 20 глобальных действий, предусмотренных "дорожной картой" ЕЭК ООН по стимулированию применения ИТС.

41. Рабочая группа поручила секретариату представить на ее следующей сессии обновленную информацию о соответствующих изменениях, касающихся ИТС и других технологий интермодальных перевозок.

VIII. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)

A. Последующая деятельность в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц (ИТЕ)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/2

42. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о последующей деятельности в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц (ИТЕ). Было отмечено, что этот вопрос пересматривается в рамках директивы ЕС 96/53⁶.

43. Рабочее совещание было организовано Международным союзом железных дорог (МСЖД) и состоялось 6–7 февраля 2014 года в Париже. В нем при-

⁶ См. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31996L0053>.

няли участие 18 экспертов. Участники рабочего совещания, проходившего под руководством г-на Анри Майяра, бывшего Председателя Рабочей группы, рассмотрели требования к эксплуатационной совместимости различных ИТЕ для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Рабочее совещание отметило, что для безопасной автомобильной перевозки прямоугольных ИТЕ потребуется увеличить допустимую длину грузового пространства приблизительно на 15 см по сравнению с нынешней длиной грузового пространства полуприцепов, составляющей 13,60 м. Рабочее совещание рассмотрело также предложения по улучшению аэродинамики и повышению дорожной безопасности ИТЕ, что обязательно приведет к увеличению общей длины ИТЕ или дорожных транспортных средств.

44. Представитель турецкой Ассоциации международных экспедиторов и поставщиков логистических услуг (УТИКАД) г-н К.О. Туран отметил, что следует пересмотреть положение о сочлененных транспортных средствах с пятью или шестью осями и включить в него 45-футовые контейнеры Международной организации по стандартизации (ИСО). Пересмотр нынешнего положения, благодаря которому будет разрешена эксплуатация трехосного автомобиля с двух- или трехосным полуприцепом, перевозящим 40-футовый контейнер в рамках комбинированной 44-тонной перевозки, будет способствовать дальнейшему стимулированию интермодальных перевозок.

45. Рабочее совещание отметило также, что для европейских интермодальных перевозок, являющихся составной частью перевозок между портами и внутренними районами, основным критерием служат стандарт ИСО и контейнеры повышенной емкости, которые без труда могут перевозиться в рамках интермодальных транспортных операций по автомобильным и железным дорогам и по внутренним водным путям. Возможное применение универсального стандарта для морских и внутренних транспортных единиц (длиной 53 фута – 16,15 м, шириной 8,6 фута – 2,6 м и высотой 9,6 фута – 2,9 м) в значительной степени будет зависеть от потребностей транспортной отрасли в таких транспортных единицах повышенной емкости.

46. 7 февраля 2014 года участники рабочего совещания посетили причал Бурдоннэ (Quai de la Bourdonnais) на реке Сена. Каждое утро 26 изготовленных по специальному заказу контейнеров перегружаются контейнерным погрузчиком с баржи внутреннего плавания на семь грузовых автомобилей, на которых грузы доставляются в 80 супермаркетов в центральных районах Парижа (на расстоянии от четырех до семи километров).

В. Тема 2014 года: роль транспортных экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных цепях

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/3, неофициальный документ № 2 WP.24 (2014 год)

47. Рабочая группа приняла к сведению справочный документ о рабочем совещании на тему "Роль транспортно-экспедиционных агентств и логистики в интермодальных транспортных цепях".

48. Представитель Бельгии г-н К. Шоккэрт, исполняющий обязанности заместителя Председателя Рабочей группы, проинформировал об итогах обсуждений, состоявшихся в ходе рабочего совещания, организованного правительством Бельгии (Брюссель, 12 и 13 июня 2014 года). Рабочее совещание проходило под руководством бывшего Председателя Рабочей группы г-на А. Майяра.

В ходе совещания было проведено четыре заседания по следующим вопросам: а) термины и нормы законодательства, б) участники мультимодального процесса, в) участники цепи поставок и д) актуальность международно-правового акта. Обсуждение этих четырех тем и обмен мнениями проводились на основе сообщений, подготовленных частным сектором, и информации от правительств.

49. Участники обсудили терминологию функциональных названий профессий, а также состояние и существование (по форме и содержанию) правовых средств в разных странах. Представитель Европейской ассоциации экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ) обратил внимание на то, что правительства могут оказать помощь в создании условий, позволяющих выбрать конкретный вид транспорта с учетом эффективности, посредством согласования законодательных мер на международном уровне, более точной оценки необходимости некоторых правил и регламентов, а также выявления и устранения институциональных препятствий для эксплуатационной совместимости. Представитель ФИАТА выступил с обзором услуг, предоставляемых транспортными экспедиционными компаниями. Он подчеркнул "важность обеспечения логистической взаимосвязанности" и отметил препятствия для достижения такой взаимосвязанности, например проблемы нормативного регулирования. В ходе последующего обсуждения участники, представлявшие отрасль, пояснили, что снижение трудностей в выполнении разных правил и регламентов, существующих в разных странах, полностью отвечает интересам транспортных экспедиционных компаний. Участники рабочего совещания высказали разные мнения о необходимости создания статуса экспедиторов. Одни участники сочли создание такого статуса важным для повышения уровня уверенности и доверия в отрасли, другие же полагали, что это приведет к нежелательным побочным эффектам, включая уменьшение конкурентоспособности рынка. Было отмечено, что создание статуса могло бы основываться, например, на таких понятиях, как уполномоченный экономический оператор и сертификация в соответствии со стандартами ИСО.

50. С сообщением перед участниками Рабочей группы выступил старший юрисконсульт СИФА г-н Т. Пиларп, подчеркнувший важность каждого вида транспорта для всей транспортной цепи. Он отметил, что законодателям необходимо знать об этом во избежание введения ограничений на какой-либо один вид транспорта, что привело бы к снижению эффективности транспортной цепи.

51. Рабочая группа высоко оценила материалы, представленные уважаемыми ораторами, и поблагодарила их за участие. С учетом итогов этого рабочего совещания Рабочая группа решила, что секретариату следует подготовить исследование по вопросу о статусе экспедиторов в разных странах. Это исследование должно быть основано на вопроснике, которым будут охвачены все соответствующие вопросы. Рабочая группа поручила секретариату подготовить этот вопросник для утверждения на ее следующей сессии.

С. Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2015 году

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/4

52. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ, касающийся возможной темы для обсуждения на сессии в следующем году, и в качестве таковой выбрала тему "Интермодальный подход приводит к устойчивости". В ходе сессии Рабочей группы секретариату надлежит организовать однодневное рабочее совещание высокого уровня. Рабочая группа реши-

ла также, что, исходя из соображений эффективности и результативности, подобное рабочее совещание следует проводить ежегодно во время сессий Рабочей группы.

IX. Интермодальные транспортные терминалы (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/5

53. Рабочая группа рассмотрела подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/WP.24/2014/5 об интермодальных транспортных терминалах. Рабочая группа напомнила, что она рассматривала этот вопрос на тридцать седьмой сессии (18–19 апреля 2002 года), в ходе которой была учреждена группа экспертов для рассмотрения мер по повышению эффективности деятельности терминалов для комбинированных перевозок, и на пятьдесят четвертой сессии (2–3 ноября 2011 года), на которой для обстоятельного обсуждения была выбрана тема "Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок".

54. По мнению Рабочей группы, последующую деятельность необходимо сосредоточить непосредственно на поддержке совершенствования бесперебойных международных железнодорожных и интермодальных транспортных операций на общеевропейском уровне, включая а) картографирование и классификацию терминалов по типу (т.е. обычный терминал, перевалочный терминал и т.д.) и техническим возможностям (таможенное оформление, обработка опасных грузов и т.д.); б) установление времени начала и продолжительности работы терминалов для комбинированных перевозок, от чего в значительной степени зависит уровень обслуживания в ходе интермодальных перевозок; с) обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) на основе новой полученной информации и, возможно, на новой классификации типов терминалов.

55. Многие делегаты сообщили, что эти данные имеются отчасти в Интернете и могут быть без труда собраны. Однако Рабочая группа решила, что ей следует сначала обсудить и согласовать структуру необходимой информации, а уже затем рассматривать способы ее сбора и распространения.

56. Рабочая группа решила, что секретариату следует подготовить конкретное исследование, касающееся картографирования и классификации терминалов в регионе ЕЭК по типу, а также и их технических мощностей. Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ о структуре такого исследования для его утверждения на ее следующей сессии. Справочную информацию можно найти в докладе ЕЭК ООН о связях между портами и внутренними регионами.

X. Подготовка национальных генеральных планов грузовых перевозок и логистики (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2014/6

57. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ по вопросу о подготовке национальных генеральных планов грузовых

перевозок и логистики. Рабочая группа отметила, что в ходе своей пятьдесят первой сессии (19 и 20 марта 2009 года) она рассмотрела вопрос о современных транспортных сетях, национальных генеральных планах развития логистики и роли правительств в проектировании систем грузовых и интермодальных перевозок и управлении ими. В сотрудничестве с виртуальной группой экспертов по транспортным цепям и логистике и при участии ЕОКП и Австрии (неофициальные документы № 5 и 6 WP.24 (2008 год)) секретариат подготовил исследование по вопросам организации грузовых и интермодальных перевозок и управления ими, а также роли правительств (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

58. Рабочая группа обсудила роль WP.24 в деле разработки национальных генеральных планов развития грузовых перевозок и логистики в качестве платформы для а) обмена эффективной практикой при подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики; и б) мониторинга и анализа национальных мер, которые оказывают воздействие на проектирование грузовых перевозок и управление ими, с целью активизировать использование интермодальных перевозок.

59. Рабочая группа обсудила возможные конкретные действия, такие как а) подготовка на основе национального опыта и рекомендаций экспертов рамочных руководящих принципов для разработки национального плана развития грузовых перевозок и логистики; б) подготовка набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы использовать с этой целью.

60. Рабочая группа решила, что эта тема требует дальнейшего изучения и что следует принять ряд конкретных мер. Рабочая группа поручила секретариату подготовить для следующей сессии Группы экспертов официальный документ с анализом идеи руководящих принципов, касающихся этих возможных мер.

XI. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

A. Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики

Документация: неофициальный документ № 2 WP.24 (2014 год)

61. На основе сообщения, сделанного представителем МСАТ, и заявлений представителей других международных организаций, таких как ЕОКП и УЕЖДИ, Рабочая группа провела обмен мнениями о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.

62. Секретариату было поручено продолжить отслеживание новых изменений и оптимальной практики в области интермодальных перевозок и логистики и сообщить о новых тенденциях на следующей сессии Рабочей группы.

В. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики

63. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о деятельности Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики. Секретариату было поручено продолжить отслеживание новых изменений и оптимальной практики в Европейской комиссии и представить доклад по этому вопросу на следующей сессии Рабочей группы.

С. Общеевропейские изменения в стратегиях в области интермодальных перевозок и транспорта

Документация: неофициальный документ № 3 WP.24 (2014 год), неофициальный документ № 6 WP.24 (2014 год)

64. Рабочая группа была проинформирована представителем Нидерландов г-ном Б. Аудсхорном о последних изменениях, связанных с Роттердамскими правилами. Роттердамские правила устанавливают современный, всеобъемлющий и единый правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей по договору доставки груза "от двери до двери", который включает международную морскую перевозку и предусматривает оцифровку информации и улучшенные положения об ответственности. Г-н Аудсхорн проинформировал Рабочую группу о том, что Нидерланды хотели бы предложить всем странам рассмотреть возможность ратификации этой Конвенции. Согласно докладу представителя Нидерландов, следующие положения Роттердамских правил полностью охватывают все интермодальные аспекты:

- a) Статья 82. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта;
- b) Статья 26. Перевозка до или после морской перевозки;
- c) Статья 12. Период ответственности перевозчика;
- d) Статья 59. Пределы ответственности.

65. Представитель УТИКАД г-н К.О. Туран, отметил, что общеевропейские коридоры можно укрепить с помощью осуществляемых Турцией проектов, соединяющих Азию, Ближний Восток и Европу через коридор IV. Он заявил, что к числу эффективных решений, которые способствуют максимальному расширению эксплуатационных возможностей, относятся повышение взаимодействия сетей, строительство достаточной и устойчивой инфраструктуры, снятие региональных и экономических барьеров, гармонизация и унификация интермодальных грузовых единиц и использование общей накладной ЦИМ/СМГС.

66. Рабочая группа приняла к сведению информацию правительств и представителей международных организаций о тенденциях, касающихся интермодальных перевозок и логистики, и поручила секретариату продолжать отслеживать общеевропейские изменения в стратегиях в области интермодальных перевозок и транспорта в целом и подготовить для ее следующей сессии сообщение по этому вопросу.

D. Статистика интермодальных перевозок

Документация: неофициальный документ № 4 WP.24 (2014 год)

67. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о статистике интермодальных перевозок и поручила ему представить информацию о последних изменениях, связанных с целевой группой по статистике интермодальных перевозок.

XII. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1 WP. 24 (2014 год)

68. Рабочая группа была проинформирована о текущей деятельности в ЕЭК ООН, касающейся интермодальных перевозок и логистики, в частности, о деятельности КВТ и его вспомогательных органов.

69. Рабочая группа рассмотрела также неофициальный документ № 1 WP.24 (2014 год) об участии стран, не входящих в ЕЭК, но являющихся договаривающимися сторонами конвенций ЕЭК ООН, в деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов. Рабочая группа отметила, что в соответствии с документом Исполкома ЕСЕ/ЕХ/1 от 9 октября 2006 года Рабочие группы открыты для участия всех государств – членов ЕЭК ООН. Государства-члены, не являющиеся членами ЕЭК ООН, могут участвовать в качестве наблюдателей или, если создавший группу секторальный комитет примет такое решение, в качестве полноправных членов. Кроме того, в качестве наблюдателей могут также приглашаться соответствующие международные организации и НПО на основе правил и практики Организации Объединенных Наций в этой области. Согласно этим руководящим принципам, страны, не являющиеся членами ЕЭК ООН, однозначно имеют право получать статус полноправных членов в рамках рабочих групп. Вместе с тем этот статус должен быть одобрен соответствующим секторальным комитетом (в данном случае Комитетом по внутреннему транспорту). Кроме того, есть все основания считать, что правила процедуры рабочих групп также следует соответствующим образом изменять для обеспечения возможности такого участия.

XIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

70. Рабочая группа избрала г-на И. Исика (Турция) Председателем и г-на К. Шоккэрта (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для своих сессий в 2015 и 2016 годах.

XIV. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

71. Секретариат в предварительном порядке запланировал провести пятьдесят восьмую сессию Рабочей группы 30 ноября – 1 декабря 2015 года во Дворце Наций (Женева).

XV. Резюме решений (пункт 14 повестки дня)

72. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат, в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами, подготовил настоящий доклад для представления КВТ на его следующей сессии (24–26 февраля 2015 года).
