



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/117  
13 November 2007

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 СОРОК ВОСЬМОЙ СЕССИИ<sup>1</sup>  
(Женева, 1-2 октября 2007 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 СЕДЬМОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня) .....	3	4
IV. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН (пункт 3 повестки дня) .....	4 - 6	5

---

<sup>1</sup> 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>
V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 4 повестки дня) .....	7 - 20	5
VI. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 5 повестки дня) .....	21 - 24	9
VII. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (пункт 6 повестки дня) .....	25	10
VIII. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА) (пункт 7 повестки дня) .....	26 - 30	10
IX. ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 8 повестки дня) .....	31 - 33	11
X. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 9 повестки дня) .....	34 - 46	12
XI. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (пункт 10 повестки дня) .....	47	15

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
XII. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 11 повестки дня) .....	48 - 51	16
XIII. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 12 повестки дня) .....	52 - 56	17
XIV. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 13 повестки дня) .....	57 - 58	18
XV. ПРОГРАММА РАБОТЫ И ДВУХГОДИЧНАЯ ОЦЕНКА (пункт 14 повестки дня) .....	59 - 60	19
XVI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2008 ГОДУ (пункт 15 повестки дня) .....	61	19
XVII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 16 повестки дня) .....	62	19
XVIII. ДОКЛАД (пункт 17 повестки дня) .....	63	19

**Приложение**

Программа работы на 2008-2012 годы .....

## **I. УЧАСТНИКИ**

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Германии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Португалии, Румынии, Российской Федерации, Словакии, Швейцарии, Турции, Украины и Франции. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовали представители Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), "Европлатформа", Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП), Международная межконфессиональная федерация за мир во всем мире (ММФММ), объединение "Порты Франции".

## **II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)**

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/116). Новый директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар подчеркнула важность недавно начатой работы в области логистики и цепочек поставок и отметила, что секретариат будет и впредь в полной мере поддерживать деятельность Рабочей группы.

## **III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК СЕДЬМОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)**

3. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сорок седьмой сессии, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Председателем (ECE/TRANS/WP.24/115).

#### **IV. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН (пункт 3 повестки дня)**

4. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о различных мероприятиях, проведенных вспомогательными органами КВТ и связанных с интермодальными перевозками, в частности в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) (ECE/TRANS/WP.5/42) и ее неофициального совещания по морским портам (17 апреля 2007 года) (ECE/TRANS/WP.5/2007/6) и неофициального совещания по евро-азиатским транспортным связям (12 сентября 2007 года) (ECE/TRANS/WP.5/42, приложение III); в последнем по приглашению Председателя WP.5 участвовал Председатель WP.24.

5. В соответствии с просьбой КВТ и Рабочей группы WP.24, высказанной на ее последней сессии (ECE/TRANS/WP.24/115, пункт 4), Председатель сформулировал предложения для WP.5, касающиеся улучшения координации и сотрудничества между рабочими группами ЕЭК ООН, занимающимися, в частности, развитием евро-азиатских транспортных связей. Рабочая группа одобрила эту деятельность и отметила, что WP.5 может играть ключевую роль в деле такой координации и сотрудничества вместе с Бюро КВТ.

6. Рабочая группа также приняла к сведению сообщение о текущей деятельности в области облегчения пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок, которыми занимается Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/234), и была проинформирована, что Рабочая группа по железнодорожному транспорту проведет свою следующую сессию 21 и 22 ноября 2007 года в Париже (ECE/TRANS/SC.2/207).

#### **V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 4 повестки дня)<sup>2</sup>**

7. Как было решено на прошлой сессии, Рабочая группа провела структурированный обмен информацией и обзор тенденций в области интермодальных перевозок на панъевропейском уровне, а также ознакомилась с сообщениями о последних изменениях, касающихся политики, исследовательской деятельности и технических вопросов.

---

<sup>2</sup> Все сообщения, сделанные на сессии, имеются на следующем вебсайте:  
<<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>>.

8. В дополнение к подробной информации и оценкам, представленным на мартовской сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 5-12), Рабочая группа отметила, что общий объем автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок, выполненных компаниями МСККП (что можно считать репрезентативным показателем для общего развития этой сферы транспортной деятельности в Западной Европе), в 2006 году по сравнению с 2005 годом возрос на 15% и достиг 2,72 млн. отправок или 5,44 млн. ТЕУ<sup>3</sup>. В период с 1995 года по 2005 год объем интермодальных перевозок увеличился на 48% по сравнению с ростом автомобильных и железнодорожных перевозок в тот же период и в этом же регионе на 38% и 9,5%, соответственно.

9. В 2006 году объем несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов) увеличился на 14%, достигнув 2,33 млн. отправок, а объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок ("катыщееся шоссе" (РоЛа)) возрос на 21% и достиг 382 000 отправок. Как и в прошлые годы, сектор международных интермодальных перевозок развивался в целом быстрее (+16%) по сравнению с национальными перевозками (+13%) и в 2006 году достиг 1,79 млн. отправок в международном и 923 000 отправок в национальном сообщении.

10. Тенденции в 2007 году свидетельствуют о непрерывном общем росте перевозок приблизительно на 10-15%; этот показатель учитывает трансальпийские перевозки и существенный рост перевозок в новые государства - члены ЕС и из этих стран.

11. Причины такого непрерывного быстрого роста в секторе интермодальных железнодорожных перевозок, а также обусловленных этим узких мест в инфраструктуре и ухудшения качества железнодорожных услуг уже обсуждались и анализировались на мартовской сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/115, пункт 7). В первые месяцы 2007 года соблюдение графика движения интермодальными поездами изменилось в лучшую сторону лишь в очень незначительной степени; по-прежнему только 55% международных составов прибывали вовремя<sup>4</sup>. 29% и 8% таких поездов достигали пунктов назначения с задержками более чем на 3 и на 24 часа, соответственно.

12. В этой связи Рабочая группа была проинформирована МСЖД о ходе реализации проекта ДИОМИС. Этот проект направлен на выявление путей и средств для максимального использования существующих железнодорожных мощностей и для

---

<sup>3</sup> Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

<sup>4</sup> Опоздание менее чем на 30 минут.

предупреждения перегруженности на европейской железнодорожной сети и в терминалах с учетом того предположения, что общий объем железнодорожного движения до 2015 года будет ежегодно возрастать приблизительно на 6,8%.

13. Перевозки между портами и внутренними районами, и в частности перевозки морских контейнеров, как ожидается, в ближайшие годы будут продолжать расти быстрыми темпами. По всей видимости, такая тенденция будет особенно выгодна для сектора интермодальных железнодорожных и внутренних водных перевозок. Увеличение размеров морских судов и их сконцентрированность только в ряде отдельных портов наряду с зачастую крайне ограниченными емкостями складских помещений в европейских портах обуславливают необходимость оперативного ввоза и вывоза контейнеров из морских портов маршрутными поездами и/или фидерными судами, тогда как операции по консолидации, распределению или сбору мелких партий или связанные с этим логистические услуги во все большей степени необходимо будет переводить в стратегически расположенные места во внутренних районах стран. Представители объединения "Порты Франции" и "Европлатформы" проинформировали Рабочую группу об успешных кооперативных и финансовых механизмах сотрудничества между европейскими портами и внутренними "грузовыми деревьями" и терминалами, которые иногда включают также обслуживание контейнерных маршрутных поездов.

14. После спада в секторе сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок (РоЛа) в 2003 и 2004 годах этот вид интермодальных перевозок, который уже часто называли "устаревшим", в 2005 и 2006 годах продемонстрировал в Западной Европе неожиданный рост, причем эта повышательная тенденция продолжается, особенно в сфере национальных перевозок. Представитель Австрии проинформировал Рабочую группу об особых преимуществах технологии РоЛа на альпийских маршрутах, где и осуществляется большая часть таких перевозок. Для обеспечения конкурентоспособности альпийские страны поддерживают сектор услуг по перевозкам РоЛа с помощью ряда финансовых, фискальных и регулятивных стратегий и инфраструктурных мер.

15. Представитель Франции проинформировал о недавно начатых специальных перевозках РоЛа в ночное время по маршруту протяженностью 1 060 км между Люксембургом и Перпиньяном, расположенным вблизи французско-испанской границы (первоначально по одному поезду в день в каждом направлении). На таких поездах, в которых используются специальные железнодорожные вагоны с поворотными платформами для горизонтальной погрузки полуприцепов, не перевозятся ни тягачи, ни водители. Помимо модернизации железнодорожной линии и строительных работ на

терминалах, какая-либо другая правительственная помощь при эксплуатации этой линии оказываться не будет. Аналогичные услуги РоЛа планируются и в коридоре Лиль-Париж-Андай ("РоЛа-Атлантик"), использование которого может начаться к 2013 году.

16. Представитель Швейцарии проинформировал также Рабочую группу о недавно завершённом строительстве туннеля Лёчберг протяженностью 34,6 км, обслуживающего высокоэффективный железнодорожный коридор с высокой пропускной способностью на одном из важнейших европейских транспортных маршрутов Север-Юг. С 9 декабря 2007 года начнется полная коммерческая эксплуатация этого туннеля, по которому будут ежедневно проходить, как планируется, 42 пассажирских поезда и 80 грузовых составов, в том числе 57 из них могут быть интермодальными (25 поездов для несопровождаемых перевозок и 32 состава РоЛа). Рабочая группа будет проинформирована о первом опыте эксплуатации этого нового туннеля на одной из ее следующих сессий.

17. Наконец, представитель Европейской комиссии (ЕК) проинформировал Рабочую группу о недавно начатых и планируемых инициативах в области интермодальных перевозок. 17 октября 2007 года будет представлено сообщение по плану действий в области логистики, который станет одним из элементов крупного пакета мер для повышения эффективности и устойчивости грузовых перевозок. Этот пакет будет также включать сообщения о железнодорожной сети, предназначенной для грузовых перевозок, и о европейской портовой политике, охватывающей, в частности, маршруты, соединяющие порты с внутренними районами, и документы Комиссии об общем европейском морском пространстве и о ходе реализации концепции так называемых "морских автомагистралей". Кроме того, Комиссия проводит исследование для определения узких мест в сети грузовых перевозок, в рамках которого с помощью целевых групп будут проанализированы соответствующие инфраструктурные, эксплуатационные и административные препятствия. Комиссия также продолжала свои усилия по идентификации и стандартизации Европейской интермодальной грузовой единицы (ЕИГЕ). В заключение представитель Комиссии сообщил о запланированных на 2008 год инициативах по интернализации внешних издержек и по плану действий в области саморегулирующихся транспортных систем с охватом всех видов транспорта.

18. Рабочая группа была также проинформирована, что Европейский комитет по стандартизации (ЕКС) стандартизовал штабелируемую (в четыре яруса) грузовую единицу внешней длиной 45 футов, которая способна вмещать 33 европоддона и которая в силу своих конструктивных особенностей будет соответствовать габаритным требованиям директивы ЕК 96/53/ЕС.



19. Представитель Словакии сообщил о быстром развитии интермодальных перевозок и о планируемом создании ряда новых интермодальных терминалов и логистических центров в его стране.

20. Рабочая группа решила сосредоточить внимание на своей предстоящей сессии на проблемах и трудностях, с которыми приходится сталкиваться правительствам и отрасли в связи с перевозками между портами и внутренними районами, и на возможностях интермодальных перевозок (железнодорожных и внутренних водных) в этом секторе.

## **VI. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 5 повестки дня)**

21. На своей шестьдесят девятой сессии КВТ постановил, что Рабочей группе следует продолжать, по возможности на рациональной основе, работу, проводившуюся 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)/Final; неофициальный документ WP.24 № 6 (2007 год)). Рабочая группа придерживалась того мнения, что информация по этим вопросам окажется чрезвычайно полезной и что ее следует собирать и представлять в обобщенном виде (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 13-15).

22. В соответствии с этим решением секретариат подготовил первый общий обзор выборочной информации, позволяющей получить всеобъемлющее и четкое представление о национальных мерах в области политики, принимаемых государствами – членами ЕЭК ООН для стимулирования интермодальных перевозок (ECE/TRANS/WP.24/2007/5). Содержащиеся в этом проекте обзора элементы были взяты из Сводной резолюции ЕКМТ и из сообщений стран, представленных ранее для ЕКМТ (СЕМТ/СМ/ТЛ(2007)1/REV1; СЕМТ/СМ/ТЛ(2006)5).

23. Рабочая группа одобрила формат и общий план обзора, предложенные секретариатом. Она поручила секретариату разработать соответствующие предварительно заполненные вопросники и направить их государствам – членам ЕЭК ООН. Полученную информацию следует рассмотреть Рабочей группе на ее очередной сессии в марте 2008 года.

24. Обсуждение предложенной рейтинговой системы для оценки направлений политики, а также национальных мер в области политики, касающихся стимулирования интермодальных перевозок, было сочтено преждевременным и может быть проведено на более позднем этапе на основе опыта, накопленного с помощью вышеупомянутого исследования.

## **VII. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (пункт 6 повестки дня)**

25. Рабочая группа была проинформирована, что обмен мнениями по вопросу об интермодальной транспортной политике в Турции еще не завершен и что его соответствующие результаты будут представлены позднее (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 16-18). Вместе с тем идея проведения дополнительных подобных обменов мнениями была поддержана.

## **VIII. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА) (пункт 7 повестки дня)**

26. Рабочая группа напомнила о своем решении создать наблюдательный центр по интермодальным перевозкам в Украине (ECE/TRANS/WP.24/111, пункт 6), об итогах обсуждения по этому вопросу, состоявшегося на предыдущих сессиях (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107, пункты 4-6; TRANS/WP.24/109, пункты 4-12; ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 5-10 и приложение 1) и рамочном плане действий для стимулирования интермодальных перевозок между Европой и Азией, который был принят Советом министров ЕКМТ в 2005 году.

27. В соответствии с решением Рабочей группы ей был представлен первый доклад о накопленном опыте и достигнутых результатах этого наблюдательного центра по интермодальным перевозкам в Украине (неофициальный документ WP.24 № 9 (2007 год)). Этот доклад составлен с учетом плана действий ЕКМТ и основан на руководящих принципах, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.24/2006/1.

28. Предварительный доклад этого наблюдательного центра, в котором содержится описание результатов за первый год работы, показал, что был собран значительный объем данных о железнодорожной инфраструктуре на двух выбранных линиях интермодальных перевозок Север-Юг (С-Е 10, 95, 70, 70/2: Хельсинки – Стамбул/Александруполис) и Восток-Запад (С-Е 30: Дрезден – Киев), являющихся частью евро-азиатских транспортных коридоров. Вместе с тем было получено недостаточное количество

информации о существующих стандартах обслуживания, связанных с работой интермодальных транспортных систем, терминалов и пунктов пересечения границ на этих линиях. Кроме того, возникли трудности в обмене надлежащей практикой среди соответствующих стран и операторов.

29. Сообщение Литвы о контейнерном челночном поезде "Викинг", курсирующем между Ильичевском (Украина) и Клайпедой (Литва), продемонстрировало наличие потенциальных возможностей для развития интермодальных транспортных услуг на этих линиях. В настоящее время поезд "Викинг" выполняет рейсы семь раз в неделю и в 2006 году перевез 23 464 ТЕУ по сравнению с 14 923 ТЕУ в 2005 году. Планируется продлить маршрут движения поезда "Викинг" через Черное море и далее вдоль коридора ТРАСЕКА в направлении Центральной Азии.

30. Рабочая группа предложила Украине продолжать работу в качестве наблюдательного координационного центра по интермодальным перевозкам и форума для обмена информацией в соответствии с согласованным мандатом и информировать Рабочую группу об этом на ежегодной основе. Контактным лицом для этого наблюдательного центра является г-н Александр Полищук (электронная почта: o.polischuk@liski.com.ua).

#### **IX. ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 8 повестки дня)**

31. Рабочая группа напомнила о трех стратегических элементах работы, которые были определены в качестве ключевых направлений международной деятельности в долгосрочной перспективе для упрощения процедур пересечения границ, связанных с интермодальными перевозками в панъевропейском контексте (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 24-30):

- a) унифицированная правовая система регулирования железнодорожных перевозок, которая призвана устранить нынешнее разделение на режимы КОТИФ и СМГС (накладная МГК/СМГС);
- b) единая система железнодорожного таможенного транзита;
- c) проект приложения о пересечении границ в ходе железнодорожных перевозок к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год) (ECE/TRANS/WP.30/2007/1).

32. МКЖТ сообщил, что единая накладная МГК/СМГС уже применяется успешно на нескольких железнодорожных линиях Восток-Запад, таких, как Германия-Украина и Чешская Республика-Украина. Работа над соответствующей электронной накладной ведется по графику и должна быть завершена до 1 июля 2009 года, когда представление предварительной электронной грузовой декларации будет обязательно для ввоза грузов в страны Европейского союза и вывоза грузов из этих стран (постановления ЕС 648/05 и 1875/06). Началась также работа в области унификации определенных режимов ответственности МГК/СМГС.

33. Рабочая группа приветствовала достигнутый прогресс в работе над тремя вышеуказанными стратегическими направлениями деятельности. Она просила секретариат продолжать внимательно отслеживать изменения в этой области и приложить все усилия для содействия урегулированию еще не решенных проблем.

#### **Х. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 9 повестки дня)**

##### **А. Перевозка 45-футовых контейнеров ИСО по европейской автодорожной сети**

34. Напомнив об обсуждениях, состоявшихся на ее прошлой сессии (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 31-35), и учитывая документ секретариата ECE/TRANS/WP.24/2007/2, Рабочая группа приняла к сведению первые результаты обследования секретариата, в ходе которого государствам - членам ЕЭК ООН было предложено сообщить, будут ли они разрешать с 1 января 2007 года транспортировку 45-футовых контейнеров ИСО на своих национальных автодорожных сетях и, если да, на каких условиях (неофициальный документ WP.24 № 8 (2007 год)).

35. Первоначальный анализ ответов стран показал, что, по всей видимости, отсутствует согласованный подход к вопросу о разрешении перевозки 45-футовых контейнеров ИСО по национальной автодорожной сети, причем как в рамках ЕС, так и между другими государствами - членами ЕЭК ООН. Кроме того, очевидно, имеются расхождения и в отношении возможных исключений, если таковые вообще существуют.

36. Поскольку это обследование продемонстрировало несоответствия в некоторых из ответов 25 стран, полученных на данный момент, секретариату было поручено проверить эти ответы и направить напоминания тем странам, которые еще не представили сведений, прежде чем итоги этого обследования будут опубликованы на вебсайте WP.24.

37. Рабочая группа решила вернуться к данному вопросу на своей следующей сессии.

**В. Воздействие сверхтяжелых грузовых автомобилей ("мегагрузовиков") на интермодальные перевозки и европейские дороги**

38. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на прошлой сессии вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,25 м и весом до 60 т на интермодальные перевозки и на европейскую автодорожную сеть (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36-38). Хотя такие грузовые автомобили регулярно используются в некоторых из северных стран, например в Швеции, в настоящее время они не допускаются на автодорожные сети других европейских стран. Вместе с тем "мегагрузовики" уже разрешено эксплуатировать на экспериментальной основе и на конкретных участках автомагистралей в некоторых землях Германии и в Нидерландах, и исследования по вопросам их практического применения проводятся в других странах, например в Бельгии, Соединенном Королевстве и Франции.

39. Представитель Нидерландов проинформировал Рабочую группу о широких экспериментальных проектах, осуществлявшихся в его стране начиная с 1999 года с использованием четырех автопоездов длиной 25,25 м и общим весом до 60 тонн. Пробная эксплуатация таких составов ЕМС (европейская модульная система) продолжалась до 2006 года (в целом было задействовано 162 грузовых автомобиля). К концу 2007 года пробные испытания будут расширены за счет разрешения эксплуатации неограниченного количества подобных грузовых автомобилей при условии, что их максимальный вес брутто не превышает 50 тонн. Эти пробные испытания продемонстрировали, что в условиях Нидерландов, где 80% всех грузовых транспортных операций осуществляется в пределах 100 км, эксплуатация таких грузовых автомобилей оказывает крайне незначительное воздействие на распределение перевозок по видам транспорта и на интермодальные перевозки, но при этом обеспечивает более высокий уровень эффективности на традиционных рынках автомобильных перевозок легковесных грузов на короткие расстояния. Существующее разрешение на эксплуатацию 50-тонных грузовых автомобилей в Нидерландах не предполагает перевозку автопоездами трех 20-футовых контейнеров или одного 20-футового и одного 40-футового контейнеров, поскольку в таком случае общий вес брутто будет составлять 71 т и 56 т, соответственно.

40. Рабочая группа также отметила, что в результате трех крупных исследований и пробных испытаний, проведенных с использованием "мегагрузовиков" в некоторых землях Германии, была создана рабочая группа для изучения их воздействия на автодорожную инфраструктуру, безопасность дорожного движения и распределение перевозок по видам транспорта. Первые итоги, по всей видимости, свидетельствуют о том, что помимо возможных проблем с пропускной способностью и безопасностью в процессе эксплуатации существующих автодорожных мостов и туннелей использование

таких грузовых автомобилей повысит степень серьезности дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, поскольку увеличение грузоподъемности таких грузовых автомобилей, по всей видимости, влечет за собой снижение транспортных издержек, ожидается, что до 2015 года это приведет к росту грузовых автомобильных перевозок, особенно на сети автомагистралей в Германии, в ущерб национальным интермодальным перевозкам приблизительно на 30%. Предполагается, что решение об общем подходе к проблеме эксплуатации "мегагрузовиков" на национальном уровне будет принято 10 октября 2007 года; Рабочая группа будет проинформирована об этом<sup>5</sup>.

41. Представители Австрии и Швейцарии выразили обеспокоенность, что разрешение эксплуатации "мегагрузовиков" будет противоречить их транспортной политике, которая должна учитывать особое географическое положение этих стран.

42. МСККП вновь заявил о своей озабоченности по поводу общего использования "мегагрузовиков" на европейской автодорожной сети, поскольку это может привести, как следует из модельных расчетов, к 55-процентному сокращению объема интермодальных перевозок и к 24-процентному увеличению объема грузовых автомобильных перевозок (ECE/TRANS/WP.24/113, пункт 8 и Corr.1). Такую точку зрения разделяет и ЕОКП, представитель которого обратил особое внимание на высокую плотность населения и интенсивность движения в западноевропейских странах, не сопоставимую с северными странами, где эксплуатация "мегагрузовиков" разрешена уже с 1998 года.

43. ЕСГ в целом поддержал идею эксплуатации "мегагрузовиков" на основе так называемой модульной концепции, поскольку эта новая технология грузовых перевозок позволит снизить транспортные издержки, повысить эффективность использования топлива и уменьшить интенсивность дорожного движения. Опыт Швеции и эксперименты, проведенные в Нидерландах, не свидетельствуют о каком-либо значительном перераспределении перевозок с железнодорожного и внутреннего водного транспорта в пользу автомобильного транспорта. Этому мнению придерживался и МСАТ, подчеркнувший, в частности, возможную экономию на персонале, поскольку по своей грузоподъемности два "мегагрузовика" могут заменить три традиционных рейса грузовых автомобилей.

---

<sup>5</sup> 10 октября 2007 года на Конференции министров транспорта германских земель было решено не рекомендовать повсеместное применение "мегагрузовиков" (модульной концепции) в Германии. Нынешний максимальный разрешенный вес грузовых автомобилей не будет изменен в силу причин, связанных с безопасностью и пропускной способностью мостов. Все нынешние пробные испытания с использованием "мегагрузовиков" в Германии будут завершены, как и планировалось, но в разрешении на проведение дальнейших испытаний будет отказано.

44. По мнению МАФ, выигрыш в эффективности при использовании такой модульной концепции необходимо соизмерять с дополнительными инвестициями, требуемыми для зон стоянки, изменения траектории поворотов, кольцевых автотранспортных развязок, мостов и ограждений. Нужны дополнительные исследования, а также дорожные испытания. Представитель КЛЕКАТ полагал, что модульная концепция станет дополнительным транспортным решением, которое, безусловно, заслуживает внимания, если будут соблюдены условия для ее общего безопасного применения во внутригородском сообщении, например если будет обеспечена специальная подготовка водителей.

45. Председатель проинформировал Рабочую группу, что Европейская комиссия приступила к исследованию в целях изучения различных вариантов и последствий возможного изменения веса и размеров транспортных средств в соответствии с директивой ЕК 96/53/ЕС. Это исследование будет проводиться консорциумом компаний из Бельгии, Германии, Нидерландов и Франции. Представитель Европейской комиссии добавил, что в ходе этого исследования будут проанализированы экономические и экологические последствия, воздействие на инфраструктуру и безопасность, а также влияние на другие виды транспорта. Ожидается, что оно будет завершено в июне 2008 года.

46. Рабочая группа по достоинству оценила открытый обмен мнениями между правительствами и отраслью и поручила секретариату продолжать отслеживать ситуацию. Поскольку запланированную презентацию Швеции не удалось организовать на нынешней сессии, Рабочая группа предложила Швеции сообщить об опыте эксплуатации "мегагрузовиков" и применения модульной концепции на ее очередной сессии в марте 2008 года.

## **XI. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА** (пункт 10 повестки дня)

### **A. Разработка программ действий или общих планов в области логистики**

### **B. Концептуальная записка по вопросам логистики и проект плана работы для Рабочей группы**

47. В силу временных ограничений Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей следующей сессии в марте 2008 года.

## **ХП. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 11 повестки дня)**

48. Рабочая группа была проинформирована представителями ЮНКТАД о результатах, достигнутых Рабочей группой III (транспортное право) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) при подготовке международного документа по морским перевозкам, который будет охватывать все договоры перевозки, включающие морской участок, в том числе каботажное судоходство и перевозки между портами и внутренними районами автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом. Пока еще не согласован ряд важных вопросов, таких, как обязательный охват этим документом договоров с указанием объемов. ЮНСИТРАЛ планирует завершить третье чтение проекта вышеупомянутого документа в январе 2008 года. После его принятия Комиссией ЮНСИТРАЛ текст конвенции мог бы быть представлен Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций для принятия в 2009 году.

49. Представители ЕСГ, МСАТ и МАМП подтвердили точки зрения, выказанные ранее Рабочей группой, в частности о том, что, помимо чрезвычайно сложного характера, нынешний проект документа предполагает установление другого уровня международного - главным образом морского - транспортного права, которое не учитывает озабоченности европейских грузоотправителей и операторов интермодальных перевозок. Он может также противоречить существующему европейскому законодательству в области наземных перевозок (КДПГ, КОТИФ/МГК, СМГС) и хорошо зарекомендовавшей себя деловой практике. Рабочая группа придерживалась того мнения, что подход, используемый в исследовании, проведенном по заказу Европейской комиссии в 2005 году (неофициальный документ WP.24 № 1 (2006 год)), более целесообразен и является шагом в правильном направлении, поскольку он предусматривает простые, транспарентные, единообразные и строгие рамки ответственности, согласно которым ответственность возлагается на одного оператора мультимодальных перевозок (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 14-18).

50. Представитель Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу, что в сообщении по плану действий в области логистики, которое будет представлено 17 октября 2007 года, также будут рассматриваться вопросы гражданской ответственности (см. пункт 17 выше).



51. Дополнительную справочную информацию и результаты двух слушаний ЕЭК ООН с участием представителей отрасли по этому вопросу см. в документах TRANS/WP.24/2002/6 и TRANS/WP.24/2000/3.

### **ХIII. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 12 повестки дня)**

#### **А. Статус Соглашения СЛКП**

52. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 30 Договаривающихся сторон<sup>6</sup>.

53. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.4)<sup>7</sup>, карту сети СЛКП, перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы<sup>8</sup>.

#### **В. Новые предложения по поправкам**

54. Рабочая группа напомнила, что секретариат подготовил пакет предложений по поправкам, содержащий ряд железнодорожных линий для включения в Соглашение СЛКП, которые дополняют существующие сети и охватывают важные международные панъевропейские линии комбинированных перевозок в Беларуси, Латвии, Российской Федерации и Эстонии (ECE/TRANS/WP.24/2007/1 и ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.1 и 2). В этих предложениях также указаны железнодорожные линии и соответствующие объекты, которые позволят расширить сеть СЛКП за счет территории Центральной Азии и Кавказа и привести ее в соответствие с железнодорожной сетью СМЖЛ в этом регионе (ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 26-27).

---

<sup>6</sup> Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария.

<sup>7</sup> Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

<sup>8</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>

55. Австрия просила дать дополнительные разъяснения по предложению Центрального управления Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) относительно включения линий комбинированных перевозок С-Е 63 и С-Е 631 в Соглашение СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.2).

56. Поскольку требуемый процесс консультаций между непосредственно заинтересованными странами еще не завершился, Рабочая группа решила отложить официальное рассмотрение и возможное принятие этих предложений в соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП до одной из своих следующих сессий в 2008 году.

#### **XIV. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 13 повестки дня)**

57. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и ратифицирован семью странами<sup>9</sup>, но еще не вступил в силу. Текст этого Протокола содержится в документе ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2<sup>10</sup>. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы<sup>11</sup>. Рабочая группа была проинформирована, что к Протоколу присоединилась Венгрия и что соответствующее уведомление депозитария будет издано Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в надлежащее время.

58. Рабочая группа была проинформирована, что Австрия представила предложение по поправке к Протоколу, которое вместе с другими предложениями по поправкам, переданными ранее Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией, будет издано в качестве документа для информирования Рабочей группы на ее следующей сессии (TRANS/WP.24/97, пункт 23). После вступления Протокола в силу Рабочая группа рассмотрит эти предложения по поправкам, а также возможные изменения к содержащимся в Протоколе параметрам инфраструктуры (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33).

---

<sup>9</sup> Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

<sup>10</sup> Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

<sup>11</sup> <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

**XV. ПРОГРАММА РАБОТЫ И ДВУХГОДИЧНАЯ ОЦЕНКА**  
(пункт 14 повестки дня)

59. На основе документа ECE/TRANS/WP.24/2007/4 Рабочая группа рассмотрела свою программу работы на период 2008-2012 годов и приняла ее в том виде, в каком она воспроизводится в приложении к настоящему докладу, для рассмотрения КВТ в феврале 2008 года.

60. В соответствии с просьбой Комиссии ЕЭК ООН о проведении двухгодичных оценок соответствующих подпрограмм начиная с двухлетнего периода 2008-2009 годов Рабочая группа утвердила ожидаемые достижения, связанные с ее областью деятельности, вместе с тремя показателями достижения, которые фигурируют в документе ECE/TRANS/WP.24/2007/4, для рассмотрения КВТ в феврале 2008 года.

**XVI. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2008 ГОДУ** (пункт 15 повестки дня)

61. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и г-на А. Майяра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для ее сессий в 2008 году.

**XVII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ** (пункт 16 повестки дня)

62. Рабочая группа решила провести свою весеннюю сессию 17 и 18 марта 2008 года в Женеве. Осенняя сессия Рабочей группы 2008 года (пятидесятая сессия) в предварительном порядке намечена на 6-7 октября 2008 года.

**XVIII. ДОКЛАД** (пункт 17 повестки дня)

63. 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.

-----

## Приложение

### ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ

#### ПОДПРОГРАММА 02.9: ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА<sup>12</sup>

Содействие развитию [комбинированных] и интермодальных перевозок Очередность: 1

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

Планируемая работа: Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике будет заниматься следующими видами деятельности:

#### ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- а) Рассмотрение мер для повышения эффективности интермодальных перевозок как части устойчивой транспортной системы, в рамках которой грузы перевозятся в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве с последовательным использованием двух или более видов транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. Контроль за осуществлением Сводной резолюции ЕКМТ по комбинированным перевозкам, принятой в Бухаресте в 2002 году, и пересмотр этой резолюции (СЕМТ/СМ (2002)3/Final). Мониторинг и анализ национальных мер по стимулированию интермодальных перевозок. Анализ путей разработки согласованного набора методов оптимальной практики и моделей партнерства для интермодальных транспортных операций (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и каботажное судоходство).

Очередность: 1

Ожидаемый результат: **Обмен опытом и добросовестной практикой в рамках интермодальных транспортных операций и стратегий с учетом также вопросов инфраструктуры и пересечения границ.** Мониторинг процедур осуществления "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве с целью развития

---

<sup>12</sup> Текст в квадратных скобках [...] предлагается исключить; текст, выделенный **жирным шрифтом**, предлагается добавить.

интермодального транспорта, подготовленных Рабочей группой и принятых Советом министров ЕКМТ [(Москва, 24 и 25 мая] (2005 год[a]) и Комитетом по внутреннему транспорту [в] (2006 год)[y], и при необходимости разработка таких процедур.

b) **Наблюдение за применением**, обзор и обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокола о перевозках по внутренним водным путям в целях:

- расширения сети СЛКП с охватом всех заинтересованных стран - членов ЕЭК ООН с учетом работы, которая уже была проделана ЭСКАТО ООН и ОСЖД;
- учета новых тенденций на транспортных рынках (спроса и требований), обусловленных, в частности, глобализацией мировой экономики, 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, а также безопасности и охраны на транспорте.

Очередность: 1

Ожидаемый результат: Утверждение расширенной сети СЛКП, охватывающей территорию всех стран - членов ЕЭК ООН в Центральной Азии и на Кавказе. Включение в Соглашение СЛКП новых линий [комбинированных] интермодальных перевозок Восток-Запад.

c) **Контроль за весом и габаритами грузовых единиц**, используемых в интермодальных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241, принятой Комитетом по внутреннему транспорту 5 февраля 1993 года, включая изучение возможностей стандартизации грузовых единиц и соблюдение техники безопасности.

Очередность: 1

Ожидаемый результат: Рассмотрение проблем на основе [одного годового] докладов о последних изменениях в этой области, которые будут подготовлены секретариатом ЕЭК ООН.

- d) 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. Очередность: 2

Ожидаемый результат: Обзор технических и правовых вопросов и разработка региональных инструментов и мер по осуществлению на основе соображений [и результатов анализа, которые представит ЕКМТ] **по поводу роли правительств в этой области.**

- e) Анализ технических и организационных мер по оптимизации работы терминалов и погрузочно-разгрузочных операций, способствующих повышению эффективности затрат, связанных с обработкой грузовых единиц. Анализ возможностей повышения эффективности и качества операций на терминалах в ходе интермодальных перевозок. Очередность: 2

Ожидаемый результат: Доклад, который будет подготовлен на основе информации, представленной правительствами стран - членов ЕЭК ООН и международными организациями, и который позволит разработать критерии для эффективного функционирования интермодальных терминалов.

- f) Наблюдение со стороны секретариата от имени Рабочей группы за ходом изучения перечисленных ниже вопросов, которые рассматриваются Рабочей группой только по конкретному запросу, и подготовка им соответствующих докладов:
- обновление терминологии интермодальных перевозок и ее перевод на арабский, испанский и китайский языки для оказания содействия в распространении совместного глоссария терминов ЕКМТ, ЕК и ЕЭК ООН, используемых в этой области;
  - интермодальные транспортные операции и технологии (включая внутренние водные пути и прибрежное судоходство) в качестве основы для возможной подготовки международного компендиума методов безопасной обработки и временного хранения опасных грузов;

- национальные процедуры допуска к эксплуатации 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 интермодальных перевозок;
- информационные потребности для операций по перевалке и обработке при использовании систем маркировки, кодирования и идентификации для транспортных средств и грузовых единиц в ходе интермодальных перевозок, включая электронную обработку данных;
- анализ экономических и экологических аспектов интермодальных перевозок, включая административные меры и деятельность транспортной отрасли, в целях содействия устойчивому развитию транспорта. Очередность: 2

Ожидаемый результат: Доклад(ы), который (которые) при необходимости будет (будут) подготовлен(ы) секретариатом в качестве основы для обсуждения Рабочей группой.

#### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- g) Анализ возможностей согласования и гармонизации режимов ответственности, регулирующих интермодальные транспортные операции. Очередность: 1

Ожидаемый результат: Обзор соответствующей деятельности, проводимой международными организациями, и при необходимости подготовка проекта правового документа по мультимодальным сухопутным перевозкам в регионе ЕЭК ООН.

- h) Анализ последствий для организации интермодальных перевозок в Европе в результате развития интермодальных транспортных услуг на межрегиональных железнодорожных линиях между Европой и Азией, в том числе по Транссибирской железнодорожной магистрали, и в обратном направлении в тесном сотрудничестве с [ЕКМТ], ЭСКАТО ООН, ЮНКТАД, ЕС, ОСЖД и т.д. Очередность: 2

Ожидаемый результат: На основе рекомендаций, принятых на Киевском семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам между Европой и Азией, а также соответствующего рамочного плана действий, принятого Советом министров ЕКМТ [(Москва, 24 и 25 мая 2005 года)] (2005 год[а]), обзор мер, направленных на облегчение процедур пересечения границ, и анализ соответствия различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и возможностей их согласования в долгосрочной перспективе.

-----