



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике**

Пятьдесят пятая сессия
Женева, 6–7 ноября 2012 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	4
III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)	6–21	4
A. Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики	6–15	4
B. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики	16	6
C. Общевропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта	17–18	6
D. Устойчивое развитие и интермодальные перевозки	19–21	6
IV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 3 повестки дня).....	22–24	7
V. Последующая деятельность в контексте темы 2011 года: роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)	25	7
VI. Тема 2012 года: интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и вызовы для интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня).....	26–34	8
VII. Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2013 году (пункт 6 повестки дня).....	35–36	10
VIII. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 7 повестки дня).....	37–44	11
A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам.....	37–38	11
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	39–40	11
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	41–44	12
IX. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 8 повестки дня)	45–53	12
A. Статус Протокола	47–48	13
B. Предложения по поправкам	49–53	13
X. Пересмотр Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН об укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (грузовые транспортные единицы) (пункт 9 повестки дня)	54–59	14
XI. Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках (пункт 10 повестки дня).....	60–63	15

XII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 11 повестки дня).....	64	16
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня).....	65–66	16
XIV.	Сроки и место проведения следующих сессий (пункт 13 повестки дня).....	67–69	16
XV.	Прочие вопросы (пункт 13-бис повестки дня)	70	17
XVI.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня).....	71	17

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике провела свою пятьдесят пятую сессию 6 и 7 ноября 2012 года в Женеве.
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Польши, Словакии, Турции, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.
3. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ), Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП). По приглашению секретариата в сессии приняли участие Европейское рейтинговое агентство ("TK'Blue"), компании "ЕТС консалтинг" и "АО Пласке".
4. В соответствии с решением пятьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 72) работой сессии руководил г-н М. Виардо (Франция).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/130

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/130).

III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)

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

6. На основе сообщений, сделанных представителями МСККП, ЕИА и МБК, Рабочая группа провела обмен мнениями о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.
7. На основе данных, представленных МСККП (18 компаний МСККП осуществляют половину международных интермодальных автомобильно-железнодорожных транспортных операций в Европе), Рабочая группа отметила, что с конца 1990-х годов и до 2008 года ежегодные темпы прироста объемов интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок составляли порядка 6–7%. Из-за финансово-экономического кризиса в 2009 году произошло резкое уменьшение объема перевозок (примерно на 17%), тогда как в 2010 году он вновь вырос приблизительно на 8%. В 2011 году объем несопровождаемых

¹ Все документы и сообщения, сделанные на сессии, имеются на следующем веб-сайте: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

(контейнеры, съемные кузова и полуприцепы) и сопровождаемых перевозок ("катящееся шоссе") продолжал расти (на 6%), причем общий объем поставок достиг порядка 3,21 млн. грузоотправок, или 6,43 млн. ТЕУ (5,58 млн. ТЕУ для несопровождаемых и 0,85 млн. ТЕУ для сопровождаемых перевозок)². Таким образом, посткризисные уровни уже вновь достигнуты в части грузоотправок и даже превышены в тонно-километрах (подробную информацию см. в прошлых докладах: ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 6–13; ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 6–13, а также на сайте: www.unecce.org/trans/wp24/wp24-trends/2012-10-03.html).

8. В 2011 году объем несопровождаемых перевозок вырос на 8%, тогда как сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок сократился на 5%, главным образом по причине весьма существенных сокращений в секторе национальных перевозок в Австрии и Швейцарии.

9. Объем международных интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок, две трети потоков которых проходит через Альпы, возрос в 2011 году на 10%, достигнув 3,89 млн. ТЕУ, а объем национальных перевозок остался на прежнем уровне, составив 2,56 млн. ТЕУ.

10. 94% интермодальных автомобильно-железнодорожных транспортных операций было выполнено на расстояние более 300 км. Средняя дальность таких перевозок составила 600 км. В международном сообщении средняя дальность возросла до 900 км.

11. В первой половине 2012 года объем интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок продолжал расти. Однако во второй половине 2012 года эта повышательная тенденция уже замедлилась, и прогноз на будущее мрачен, так как на экономический рост в Европе негативное воздействие оказывают экономический спад и меры жесткой экономии, принятые в ряде европейских стран.

12. Другой фактор, мешающий развитию интермодальных перевозок, – повышение цен на железнодорожные перевозки, несмотря на по-прежнему неудовлетворительные показатели: около 30% интермодальных поездов все еще прибывают с нарушением графика и задержки более 20% поездов составляют 3–24 часа. Остановки движения транспорта через Бреннер (реконструкция) и Готтард (оползень скальных пород) летом 2012 года, по всей видимости, не оказали заметного негативного воздействия на интермодальные транспортные услуги, за исключением сопровождаемых перевозок ("катящееся шоссе"), которые были серьезным образом затруднены по причине частичного закрытия маршрута через Бреннер.

13. Рабочая группа была также проинформирована представителем ЕИА о ряде проектов в Европейском союзе, способствующих обмену оптимальной практикой в секторе грузовых перевозок, включая увеличение коэффициентов загрузки, установление и сопоставительный анализ "зеленых" транспортных коридоров, изучение потенциала для новых железнодорожных интермодальных рынков и определение возможностей для обеспечения связей между аэропортами и высокоскоростными железнодорожными системами в секторе пассажирских и грузовых перевозок.

14. Представитель МБК сообщил, что в официальном реестре контейнерных кодов МБК было зарегистрировано 2 304 контейнерных префикса. Кроме того,

² Одна грузоотправка эквивалентна двум 20-футовым единицам (ТЕУ).

МБК предлагает также конкретные процедуры для мониторинга соблюдения положений о контейнерной безопасности, как это предусмотрено в Конвенции о безопасных контейнерах (КБК) от 1972 года.

15. 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

16. Ввиду отсутствия представителя Европейской комиссии (ГД МОТР) никакой информации сообщено не было.

С. Общеευропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта

Документация: неофициальный документ № 1 WP.24 (2012 год), Турция

17. Представители Австрии, Нидерландов, Словакии, Турции и Чешской Республики сообщили конкретную информацию о последних изменениях в области интермодальных перевозок в своих странах. Во всех этих странах после резкого сокращения объема в 2009 году в 2011 году продолжалось восстановление в секторе интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок, однако в 2012 году и, возможно, в 2013 году ожидается его снижение. В Нидерландах осуществляется процедура ратификации так называемых "Роттердамских правил".

18. Делегат от Турции представил промежуточный доклад о развитии интермодальных перевозок после опубликования в 2009 году экспертного обзора по вопросу интермодальных перевозок в Турции, проведенного Международным транспортным форумом (МТФ) с помощью секретариата ЕЭК ООН. Полный доклад, в том числе результаты проекта партнерства с Министерством транспорта Испании, будет представлен на следующей сессии Рабочей группы.

Д. Устойчивое развитие и интермодальные перевозки

Документация: A/CONF.216/L.1, пункты 132–133

19. Рабочая группа была проинформирована представителем Европейского рейтингового агентства ("TK'Blue") о том, что эта организация является первым рейтинговым агентством, созданным для оценки и мониторинга экологического воздействия транспортных операций в логистических цепях. "TK'Blue" – отраслевая инициатива, призванная способствовать использованию экологически безопасных перевозок за счет сокращения выбросов парниковых газов и других внешних факторов, таких как шум.

20. Рабочая группа приняла также к сведению итоговый документ Конференции по устойчивому развитию Организации Объединенных Наций (Рио-де-Жанейро, 20–22 июня 2012 года), в котором транспорту и мобильности отведена центральная роль в устойчивом развитии и в котором была выражена поддержка развитию энергоэффективных мультимодальных транспортных систем (A/CONF.216/L.1, пункты 132–133).

21. Рабочая группа была проинформирована, что ЕЭК ООН является ведущим учреждением в реализации глобального проекта Организации Объединенных Наций по развитию будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS). В рамках этого проекта был разработан инструмент, который позволит на транспарентной и единообразной основе осуществлять мониторинг и оценку выбросов двуокиси углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" политики для содействия смягчению изменения климата.

IV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/6, ECE/TRANS/WP.24/2012/7, ECE/TRANS/WP.24/2012/8, ECE/TRANS/WP.24/2012/9, ECE/TRANS/WP.24/2012/10

22. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа продолжает работу, проводившуюся прежде 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 (ECE/TRANS/192, пункт 90).

23. Рабочая группа приветствовала создание нового веб-сайта ЕЭК ООН, предоставляющего онлайн-информацию об 11 национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок (<http://apps.unecese.org/NatPolWP24/>). В настоящее время сопоставимая обновленная информация по 15 странам – членам ЕЭК ООН имеется на английском языке (варианты на русском и французском языках находятся в стадии подготовки).

24. Рабочая группа ознакомилась с новым веб-сайтом ЕЭК ООН и предложила странам при необходимости передать обновленную информацию в секретариат. Секретариату было поручено направлять один раз в три–четыре года заранее заполненные вопросники странам – членам ЕЭК ООН, для того чтобы получать согласованную, сопоставимую и всеобъемлющую информацию о правительственных мерах поддержки интермодальных перевозок. Следующий обзор следует провести в 2015 году.

V. Последующая деятельность в контексте темы 2011 года: роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/3 и Add.1

25. Рабочая группа была проинформирована о том, что в мае 2012 года из-за недостаточного числа участников техническое посещение терминалов и логистических центров в рамках последующей деятельности в контексте темы 2011 года не было организовано. Однако Рабочая группа сочла, что секретариату следует продолжать обеспечивать необходимое руководство и посредничество в связи с этой и последующей деятельностью и сообщить о результатах на ее очередной сессии.

VI. Тема 2012 года: интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и вызовы для интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/1

26. На основе документа секретариата (ECE/TRANS/WP.24/2012/1) Рабочая группа рассмотрела возможности и вызовы, связанные с интеллектуальными транспортными системами (ИТС), для организации интермодальных транспортных цепей и управления ими. ИТС представляют собой информационно-коммуникационные технологии, применимые на разных видах транспорта и для взаимодействия между ними и обеспечивающие электронный обмен информацией между транспортной инфраструктурой, подвижным составом, пользователями транспорта и регулятивными органами.

27. Рабочая группа отметила, что для интермодальных транспортных сетей характерны продолжительные и сложные операции с задействованием многочисленных участников с разными интересами и кругом ответственности в зависимости от их договорных, операционных или регулятивных обязанностей. С сообщениями, в которых были изложены различные мнения и приоритеты, касающиеся возможностей применения ИТС в интермодальных транспортных сетях, выступили г-н Д. Ванкеммель, г-н М. Ондер, координаторы доменов СЕФАКТ/ООН, транспорт и логистика; г-н Ф. Жанен, руководитель целевой группы по ИТС, Министерство экологии, устойчивого развития и энергетики (Франция); г-н Р. Фриндик, "МАРЛО консалтанс"; г-н М. Буркхардт, Генеральный директор МСКПП, и г-жа Н. ван дер Ягт, Генеральный директор КЛЕКАТ.

28. Все участники согласились с тем, что ИТС играют ключевую роль в обеспечении бесперебойных и эффективных интермодальных транспортных операций, оптимального использования существующей и зачастую уже перегруженной транспортной инфраструктуры, включая терминалы, а также в достижении высоких уровней безопасности и надежности интермодальных транспортных цепей.

29. Примерами применения ИТС для интермодальных перевозок, которые уже широко используются на автомобильном и железнодорожном транспорте, являются обнаружение и отслеживание грузов и интермодальных грузовых единиц, операции "точно в срок", измерение выбросов, безбумажные транспортные документы и так называемые операции по системе "единого окна", включая таможенные декларации, транспортные разрешения, контроль продолжительности управления транспортными средствами и проверку эксплуатационной пригодности.

30. Эффективные решения ИТС для интермодальных перевозок требуют четко функционирующих и международно признанных систем обмена данными, предоставляющих онлайн-доступ по приемлемым ценам. Было отмечено, что для создания эффективной основы развития и технического обслуживания ИТС, отвечающей требованиям всех участников, необходимы будут координированные действия на национальном и международном уровнях по следующим пяти направлениям:

- техническая эксплуатационная совместимость: связь компьютерных систем и услуг;
- семантическая эксплуатационная совместимость: правильное и четко определенное значение данных и информации, являющихся предметом обмена, которые понятны для всех задействованных систем;
- организационная эксплуатационная совместимость: сотрудничество различных частных и государственных участников для выработки взаимосогласованных процессов и целей в соответствии с "терминологией сферы деятельности" (например, заполнение и принятие таможенных деклараций);
- правовая (договорная) эксплуатационная совместимость: разработка соответствующих национальных и международных правовых рамок для обеспечения того, чтобы данные систем электронного обмена информацией признавались юридически действительными; и
- политическая эксплуатационная совместимость: эффективное руководство процессом разработки и применения систем электронного обмена данными, основанное на общем видении и совместимых приоритетах.

31. Рабочая группа приняла к сведению большое количество инициированных правительством и отраслью проектов ИТС по измерению углеродного следа транспорта и повышению эффективности транспортных цепей и комбинированных автомобильно-железнодорожных операций (таких, как КОФРЕТ, "Гринфрейт Европа", "и-Карго", "Е-Фрейт", "е-рейлфрейт", СЕЗАР). Однако было признано, что при реализации этих инициатив еще не удалось преодолеть разрозненность принадлежащих разным собственникам фрагментированных систем, которые по-прежнему носят заметный унимодальный характер.

32. В частности, было признано, что важную роль в обеспечении более транспарентных, понятных и надежных европейских или, что даже лучше, глобальных решений ИТС для обмена данными и их хранения, предупреждающих несанкционированное использование чувствительной коммерческой информации многими участниками в международных транспортных цепях, играют экспедиционные агентства. Это имеет особое значение для интермодальных транспортных операций, для которых часто требуются совместно используемые операторами общие ИТС и платформы для электронного обмена данными.

33. Рабочая группа согласилась с тем, что правительствам и регулирующим органам следует обеспечить надлежащее управление, а также необходимые политические и правовые рамочные условия для функционирования доступных по цене и надежных решений ИТС, которые являются ключевым элементом эффективной торговли и транспорта. В частности, им следует стремиться:

- получать, по возможности наиболее простым способом, всю информацию, необходимую для мониторинга соблюдения правил и обмена информацией с другими органами для целей сотрудничества в области безопасности, управления экономическими рисками, устойчивой мобильности, социальных нормативов и т.д.;
- создать необходимые рамочные условия для свободного от дискриминации доступа к информации для всех сторон, задействованных в интермодальных транспортных операциях; и
- контролировать и стимулировать процесс нейтрального руководства, с тем чтобы партнеры по цепям перевозок и поставок имели возможность

поддерживать жизнеспособность и эффективность своих стандартов по обмену данными.

34. И наконец, Рабочая группа предложила г-ну Ванкеммелю и секретариату отслеживать эти вопросы, и в частности рассмотреть следующие моменты: каким образом преодолеть разрыв между исследованиями ИТС (СЕФАКТ ООН) и их крупномасштабным применением? Кто является ключевой движущей силой для решений ИТС в международных транспортных цепях и почему? Как преодолеть проблему разнородности унимодальных решений ИТС и решений ИТС, связанных с разными правами собственности? Каковы стимулы для достижения этой цели? Рабочая группа приветствовала предложение Бельгии организовать рабочее совещание по этим вопросам в первой половине 2013 года с уделением особого внимания конкретным решениям для обеспечения бесперебойного функционирования интермодальных транспортных цепей. Доклад по такой последующей деятельности следует представить на очередной сессии Рабочей группы.

VII. Выбор темы для обстоятельного обсуждения в 2013 году (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/5

35. В соответствии со своей "дорожной картой" по будущей работе и оперативной деятельности, которая была принята Рабочей группой в 2009 году (ECE/TRANS/WP.24/2009/5, ECE/TRANS/WP.24/125, пункт 21), и после рассмотрения ранее обсуждавшихся тем "Внутренний водный транспорт" (2010 год), "Интермодальные терминалы" (2011 год) и "Интеллектуальные транспортные системы" (2012 год) Рабочая группа решила изучить в 2013 году следующую тему: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов) в общеевропейском контексте". Другими возможными темами, такими как городская логистика и роль экспедиционных агентств в интермодальных транспортных цепях, можно заняться в последующие годы.

36. Рабочая группа предложила добровольцам подготовить при помощи секретариата записку по этой теме для сессии в октябре 2013 года, в которую следует включить вопросы для рассмотрения и предложения по действиям правительств стран ЕЭК ООН в области политики.

VIII. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 7 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.6

37. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны³. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.6), карту сети СЛКП, перечень параметров, предусмотренных в СЛКП, а также уведомления депозитария имеются на веб-сайте Рабочей группы: www.unecse.org/trans/wp24/welcome.html.

38. На данный момент вступили в силу восемь поправок к Соглашению СЛКП, последняя из которых – 10 декабря 2009 года.

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

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

39. Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят четвертой сессии в 2011 году представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие и участвовавшие в голосовании, приняли предложения по поправкам к приложению I к СЛКП, которые были переданы Казахстаном (ECE/TRANS/WP.24/129, пункты 34–35 и приложение). В ожидании принятия других предложений по поправкам секретариат еще не направил эти предложения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, действующему в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

40. Рабочая группа отметила, что не было получено никакой дополнительной информации в рамках требуемого процесса консультаций между заинтересованными Договаривающимися сторонами по предложениям о поправках, затрагивающих Армению, Венгрию, Грузию и Туркменистан (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), а также Германию, Данию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4). Напомнив об обсуждении этого вопроса на своей пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 29–31), Рабочая группа решила при необходимости вернуться к этой теме на своей следующей сессии.

³ 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.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/5; ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3

41. 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.

42. 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).

43. 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).

44. Рабочая группа подтвердила свою точку зрения по вопросу применимости ТТЭС для Соглашения СЛКП, которая была высказана на ее прошлой сессии (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 40), и предложила экспертам подготовить при содействии секретариата соответствующие предложения по поправкам к Соглашению СЛКП в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

IX. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 8 повестки дня)

45. Рабочая группа напомнила, что цель Протокола состоит 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 координированный 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 стандартов.

46. Протокол охватывает приблизительно 14 700 км водных путей категории Е 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, Хорватии, Украине, Франции, Чешской Республике и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям и терминалам в пор-

тах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок "ро-ро".

A. Статус Протокола

Документация: ECE/TRANS/122, ECE/TRANS/122/Corr.1, ECE/TRANS/122/Corr.2

47. Рабочая группа отметила, что Протокол вступил в силу 29 октября 2009 года и был подписан 15 странами. На настоящий момент к Протоколу присоединились девять стран⁴. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2⁵. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на веб-сайте Рабочей группы⁶.

48. Рабочая группа напомнила, что 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

49. Рабочая группа напомнила, что КВТ просил Рабочую группу рассмотреть уже представленные предложения по поправкам к Протоколу и принять по ним решение (ECE/TRANS/200, пункт 93). Она напомнила также, что на своей пятидесят третьей сессии она рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2010/6, содержащий сводный перечень предложений по поправкам, переданных ранее Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией, а также изменения к Протоколу, предложенные секретариатом. На настоящий момент Рабочей группой было рассмотрено и принято только предложение по поправкам, представленное Австрией (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 50).

50. Рабочая группа с сожалением отметила, что, несмотря на неоднократные просьбы, решения по предложениям о поправках, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.24/2010/6, принять не удалось, поскольку ни одна из этих Сторон не представила информацию о состоянии своих предложений. Секретариату было поручено вновь связаться со всеми заинтересованными странами. Решение по последующим шагам будет принято на очередной сессии.

51. 12 октября 2012 года Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла значительное число предложений по поправкам к Соглашению СМВП, имеющих отношение к внутренним водным путям и портам внутреннего транспорта (ECE/TRANS/SC.3/2012/2). Еще в июне 2012 года Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) предложила WP.24 пересмотреть приложения I и II к Протоколу, для того чтобы привести их в соответствие с пересмотренным Соглашением СМВП (ECE/TRANS/SC.3/82, пункт 10).

⁴ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика, Швейцария.

⁵ 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.

⁶ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

52. Рабочая группа приняла к сведению документ секретариата ECE/TRANS/WP.24/2012/4 с описанием различных схем расположения внутренних водных путей и портов, перечисленных в Протоколе и Соглашении СМВП. Ввиду различных систем нумерации, структуры и обозначений внутренних водных путей и портов, предусмотренных в этих двух соглашениях, согласование Протокола и Соглашения СМВП потребует значительных экспертных знаний и ресурсов.

53. Рабочая группа была проинформирована, что секретариат уже разработал новую онлайн-базу данных об основных стандартах и параметрах сети водных путей категории E (база данных Синей книги)⁷, которая благодаря своим дезагрегированным данным с высокой степенью детализации может облегчить согласование этих двух соглашений. Секретариату было поручено изучить эти новые возможности и проинформировать Рабочую группу на следующей сессии о достигнутых результатах.

Х. Пересмотр Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН об укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (грузовые транспортные единицы) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/2, ECE/TRANS/WP.24/2011/5

54. Рабочая группа напомнила, что в 1996 году в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ) она завершила подготовку международного руководства по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства, охватывающего также требования к наземному транспорту (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1). Это руководство планировалось время от времени обновлять и дополнять другими элементами, такими как положения о фумигации (TRANS/WP.24/71, пункты 32–36). В 1997 году КВТ одобрил это руководство и выразил надежду на то, что оно будет способствовать снижению уровня травмирования при обработке контейнеров и сведет к минимуму физический риск, которому подвергаются грузы в ходе интермодальных транспортных операций (ECE/TRANS/119, пункты 124–126).

55. В марте 2009 года Рабочая группа решила содействовать пересмотру и обновлению этого руководства, которые были инициированы ИМО. Она поручила секретариату координировать работу с МОТ и ИМО и проинформировать ее о новых изменениях и процедурах (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 45–47). В ноябре 2011 года Рабочая группа утвердила круг ведения Группы экспертов по этому вопросу (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) и одобрила предложение по повышению статуса руководства до уровня необязательного кодекса практики.

56. На основе документа секретариата ECE/TRANS/WP.24/2012/2 и доклада компании "ETC консалтанс" Рабочая группа отметила, что подготовка первого проекта кодекса практики Группой экспертов близка к завершению и что он будет представлен в начале 2013 года для первого обзора соответствующими органами ИМО, МОТ и ЕЭК ООН. Окончательный текст кодекса практики планируется одобрить и опубликовать в 2014 году.

⁷ www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html.

57. Рабочая группа приветствовала прогресс, достигнутый при проведении этих комплексных мероприятий, и сочла, что такой кодекс практики, хотя и носит необязательный характер, поможет отрасли обучать персонал методам безопасной укладки грузов в контейнеры, послужит глобальной справочной основой для договоров страхования грузов и при необходимости окажет содействие правительствам в деле введения правил на основе оптимальной практики и международно согласованных технических положений.

58. Рабочая группа поручила секретариату по возможности распространить проект кодекса практики на всех трех рабочих языках ЕЭК ООН для принятия решения на ее предстоящей сессии в 2013 году.

59. Более подробная информация о деятельности Группы экспертов содержится по адресу: www.unecce.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/session_3.html.

XI. Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2012/3

60. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на предыдущих сессиях вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 тонн на европейскую автодорожную сеть и интермодальные перевозки. Она напомнила также о различных документах секретариата, в которых приводится обзор обсуждения вопросов политики и испытаний таких длинномерных и тяжелых транспортных средств в нескольких странах – членах ЕЭК ООН в 2008, 2010 и 2011 годах (ECE/TRANS/WP.24/2008/8, ECE/TRANS/WP.24/2010/5, ECE/TRANS/WP.24/2011/6).

61. На основе последней информации о новых изменениях в этой области, подготовленной секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/2012/3), и презентаций, проведенных ЕОКП и ЕИА, Рабочая группа продолжила обмен информацией об оптимальных размерах интермодальных транспортных единиц, которые можно было бы без ограничений перевозить по европейским сетям автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей. Она приняла к сведению высказанное ЕОКП мнение о том, что длина 53 фута (16,15 м), соответствующая размерам некоторых морских контейнеров, используемых главным образом в транстихоокеанской торговле, могла бы стать оптимальной длиной для европейских интермодальных транспортных единиц.

62. Рабочая группа отметила также, что в настоящее время в Европейском союзе рассматриваются директивы Совета 96/53/ЕС (максимальный вес и размеры автотранспортных средств) и 97/27/ЕС (массы и размеры автомобилей и их прицепов – официальное утверждение типа), что в принципе может привести к увеличению разрешимой ширины и длины автомобилей и составов транспортных средств.

63. Секретариату было поручено продолжать отслеживать этот вопрос и сообщать о новых изменениях на следующей сессии (см. также пункт 35 выше).

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

64. Рабочая группа была проинформирована о текущей деятельности в ЕЭК ООН, касающейся интермодальных перевозок и логистики, в частности в рамках:

- Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5): ход работы по развитию евро-азиатских транспортных связей (EATC) и влияние изменения климата на транспортные сети (ECE/TRANS/WP.5/52) – www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html;
- Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2): работа по созданию единого железнодорожного права в общеевропейском регионе (ECE/TRANS/SC.2/217) – www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html;
- Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3): дальнейшее развитие европейской сети внутренних водных путей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве в общеевропейском контексте (ECE/TRANS/SC.3/193) – www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html.

ХIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

65. Узнав о том, что г-н М. Виардо (Франция) больше не сможет руководить работой ее сессий, Рабочая группа избрала нынешнего заместителя Председателя г-на Х. Майяра (Бельгия) Председателем Рабочей группы для своей сессии в 2013 году.

66. Рабочая группа выразила свою искреннюю признательность г-ну Виардо за его чрезвычайно конструктивное и эффективное руководство работой сессий начиная с 2003 года.

ХIV. Сроки и место проведения следующих сессий (пункт 13 повестки дня)

67. В предварительном порядке секретариат запланировал провести пятьдесят шестую сессию 21 и 22 октября 2013 года во Дворце Наций (Женева). Эта сессия будет приурочена к сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (23–25 октября 2013 года).

68. Планируется, что неофициальная группа экспертов, занимающаяся изучением тем WP.24, проведет в 2013 году два совещания в продолжение работы в контексте темы 2012 года и в целях подготовки темы 2013 года.

а) Последующая деятельность в контексте темы 2012 года: интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и вызовы для интермодальных перевозок

Ориентировочная дата: апрель/май 2013 года

Предварительное место проведения: Брюссель (см. пункт 34)

б) Подготовка темы 2013 года: вес и размеры интермодальных транспортных единиц (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов) в общеевропейском контексте

Ориентировочная дата: июнь/июль 2013 года

Предварительное место проведения: надлежит определить.

69. Экспертам, желающим принять участие в работе этих групп экспертов, предлагается связаться с секретариатом.

XV. Прочие вопросы (пункт 13-бис повестки дня)

70. Рабочая группа отметила, что г-н Кр. Зайдельман (Германия) выходит в отставку и после более 30 лет работы больше не будет участвовать в сессиях Рабочей группы. Рабочая группа поблагодарила г-на Зайдельмана за его самоотверженность и большой вклад в дело развития комбинированных и интермодальных перевозок в Европе.

XVI. Резюме решений (пункт 14 повестки дня)

71. 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 предстоящей сессии (26–28 февраля 2013 года).
