

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 5 f) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями:**интермодальные перевозки и логистика****Интермодальные перевозки и логистика как деятельность, вносящая вклад в Повестку дня в области устойчивого развития****Записка секретариата***Резюме*

В рамках своей текущей деятельности Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) рассматривает ряд вопросов, связанных с Повесткой дня в области устойчивого развития. В настоящей записке излагаются основные выводы из двух докладов, подготовленных к пятьдесят девятой сессии WP.24 по следующим темам: "Программы обучения по Кодексу ГТЕ" и "Экологически чистая логистика". Первый доклад связан с ЦУР 3 по здоровью, а во втором докладе в развитие итогов рабочего совещания 2015 года "Интермодальный подход приводит к устойчивости" рассматривается более широкий вклад сектора в обеспечение устойчивости.

Комитет, возможно, пожелает **принять к сведению** выводы, содержащиеся в этих двух докладах, и **просить** WP.24 продолжать укреплять свою деятельность, уделяя особое внимание содействию инновациям и новейшим технологиям в интермодальных перевозках и логистике, с тем чтобы сохранить ее передовые позиции в рамках широких инициатив в области транспорта, направленных на обеспечение устойчивого развития.



I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с направлением деятельности 6: "Интермодальные перевозки и логистика", пункт 6.1 программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. На пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы секретариат проинформировал делегатов о ходе работы по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодексу ГТЕ). Текущее состояние работы по Кодексу ГТЕ было также доведено до сведения Комитета по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии, на которой делегаты просили секретариат изучить возможность организации веб-обучения по Кодексу ГТЕ в пределах имеющихся ресурсов (ECE/TRANS/254, пункт 107).
3. На той же сессии Рабочей группы было проведено рабочее совещание по теме "Интермодальный подход приводит к устойчивости". Участники решили, что в рамках последующей деятельности по итогам этого рабочего совещания секретариат представит Рабочей группе информацию о тех областях, в которых интермодальные перевозки и логистика способствуют обеспечению устойчивости.
4. Настоящий документ подготовлен с целью представить КВТ для информации резюме документов, упомянутых в пунктах 2 и 3 выше, по итогам обсуждений на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы. Полный текст документа о программах обучения по Кодексу ГТЕ (ECE/TRANS/WP.24/2016/1) и доклад по вопросу об экологически чистой логистике (ECE/TRANS/WP.24/2016/4) размещены на веб-сайте Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

II. Программы обучения по Кодексу ГТЕ

5. В 2014 году Международная организация труда (МОТ), Международная морская организация (ИМО) и ЕЭК ООН совместно разработали новый Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы¹, известный как Кодекс ГТЕ. В Кодексе содержатся руководящие принципы безопасной укладки грузов в ГТЕ как для тех, кто занимается укладкой грузов, так и для тех, кто их разгружает. Кроме того, в нем однозначно рекомендуется следующее: "Лица, занимающиеся укладкой грузов в ГТЕ, должны пройти обучение в соответствии с содержанием этого Кодекса в той степени, в которой это относится к их обязанностям" (Глава 13. Подготовка по укладке грузов в ГТЕ). Чтобы продолжить свою работу в этой области, Рабочая группа просила секретариат подготовить резюме программ обучения по Кодексу ГТЕ.
6. Несколько организаций в разных странах в настоящее время предлагают масштабные программы обучения, направленные на совершенствование опыта грузоотправителей, экспедиторов, организующих сборные отправки, упаковщиков, укладчиков и любой иной заинтересованной стороны, желающей обучиться приемам наиболее эффективной укладки и обработки контейнеров. Чтобы вы-

¹ ГТЕ означает грузовой контейнер, съемный кузов, транспортное средство, железнодорожный вагон или любую другую аналогичную единицу, в частности, если она используется в интермодальных перевозках.

явить основные предлагаемые курсы, секретариат провел поиск в сети Интернет на трех официальных языках ЕЭК ООН. Этот поиск никак не претендует на охват всех потенциальных ресурсов в мире по этой тематике, а дает лишь некоторое представление о предлагаемых видах онлайн-овых и очных курсов по Кодексу ГТЕ.

7. В результате поиска были выявлены несколько учреждений, предлагающих услуги по обучению по вопросам, связанным с ГТЕ. Методы обучения включают в себя лекционные занятия в классе, семинары, повышение квалификации на рабочем месте и онлайн-овые учебные курсы.

8. Регулярно программы подготовки по Кодексу ГТЕ ИМО/МОТ/ЕЭК ООН предлагают не только международные консалтинговые фирмы, специализирующиеся в транспортной отрасли, но также и национальные компании и ассоциации. Продолжительность и тематический охват предлагаемых курсов значительно варьируются: от 7 часов до нескольких дней. Если некоторые компании предлагают общую программу по Кодексу ГТЕ, то многие другие основное внимание уделяют конкретно перевозке опасных грузов.

9. Онлайн-овые программы электронного обучения по Кодексу ГТЕ включают ряд курсов и учебных модулей, с которыми можно работать в режиме онлайн. Они могут быть адаптированы к потребностям отдельных компаний. Кроме того, участники могут обучаться по собственному графику или проходить курсы согласно фиксированному расписанию. В дополнение к онлайн-овым курсам предлагается "смешанное обучение", сочетающее занятия в классе и подготовку на рабочем месте.

10. Некоторые программы электронного обучения состоят из четырех модулей: первый – "модуль по грузам" – содержит данные об основных типах грузов и их физических характеристиках, в нем обращается особое внимание на возможные сбои в работе. Во втором – "модуль по транспортировке" – рассматриваются способы транспортировки грузов, основные типы используемого оборудования, силы и напряжения, которые могут возникать при перевозке и в пути следования. Третий – "модуль по укладке" – посвящен вопросам подготовки и проверки ГТЕ до укладки, планированию способов укладки в ГТЕ, вариантам ручной или механической погрузки, процессу укладки, крепежным приспособлениям, базовым принципам укладки и крепления груза, запорным устройствам и безопасности ГТЕ, документальному оформлению отправки и вопросу страхования. И, наконец, в "модуле по доставке" рассматриваются вопросы, возникающие в момент открытия ГТЕ при доставке, методы разгрузки и проверки учетного перечня грузовых мест, а также демонтаж крепежных приспособлений.

11. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике приняла к сведению работу, проделанную секретариатом в связи с подготовкой по Кодексу ГТЕ и просила секретариат в сотрудничестве с МОТ и ИМО изучить вопрос о способах сбора статистических данных об инцидентах в процессе погрузки ГТЕ с целью выявления этапов, на которых применение Кодекса ГТЕ будет оптимальным. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату в случае появления у него новой информации по теме применения Кодекса ГТЕ размещать такие новости на своем веб-сайте.

II. Доклад по вопросу об экологически чистой логистике

12. С введением в действие экологических норм компании стали испытывать все более сильное давление с точки зрения необходимости сведения к минимуму экологических и социальных последствий их логистической деятельности. Компании перестали ставить во главу угла лишь стремление снизить экономические издержки и, таким образом, добиться максимальной рентабельности; теперь в ходе своих логистических операций они руководствуются необходимостью использования таких методов, которые были бы экологически чистыми и безопасными с социальной точки зрения. Эти методы "зеленой" логистики включают стратегические меры по ослаблению негативных внешних последствий грузовых перевозок, использование реверсивной логистики и внедрение экологически безопасных методов при управлении производственно-сбытовыми цепочками².

13. "Зеленая" логистика – это многогранное понятие, которое охватывает все меры, принимаемые в целях оценки и уменьшения экологического следа логистических операций. Во-первых, это предполагает экологически безопасную перевозку и доставку грузов потребителям, что подразумевает использование транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива; инвестирование в создание транспортных средств, конструкция которых позволяет ослабить их воздействие на окружающую среду; планирование транспортных маршрутов соответствующим образом; а также группирование нескольких клиентских заказов воедино вместо транспортировки в виде отдельных грузовых мест. Во-вторых, речь идет также о реверсивной логистике, которая включает в себя сбор использованных товаров и упаковочных материалов для переработки и повторного использования. Например, некоторые компании начали перерабатывать и затем повторно использовать бывшие в употреблении материалы, перед тем как произвести некоторые операции по восстановлению и реконструкции (начиная от простой очистки материалов и заканчивая проведением сложного процесса демонтажа). Тем самым они снижают долю отходов, которые подлежат захоронению на свалках или сжиганию.

14. Чтобы уменьшить внешние последствия грузовых перевозок, компании могут использовать и другие возможности, в том числе: сокращение объема транспортных потоков; перераспределение перевозок по видам транспорта (с использованием услуг интермодальных операторов); снижение энергоемкости транспортных операций (например, путем повышения эффективности) и сокращение объемов углеродных компонентов в используемом топливе³.

15. Наличие центров комплектования грузов в значительной степени способствует сокращению углеродного следа компаний, особенно в крупных городах с большими объемами грузовых перевозок. Кроме того, консолидация грузов нескольких заказчиков, а также координация работы грузоотправителей и перевозчиков помогает предотвратить "распыление" грузовых потоков из-за перевозки небольших единиц в недозагруженных транспортных средствах до многочисленных точек назначения и тем самым снижает объемы транспортных потоков, уровень энергопотребления и выбросов и уменьшает издержки.

² Это обусловлено влиянием природоохранных норм на логистические цепочки компаний и их работу по обращению с отходами.

³ Источник: Межправительственная группа экспертов по изменению климата – МГЭИК, 2014.

16. В дополнение к "зеленым" грузоперевозкам и реверсивной логистике компании для выполнения своих экологических обязательств внедряют экологически безопасные методы в сфере управления своими производственно-сбытовыми цепочками (получившие название "зеленого" (или устойчивого) управления цепочками поставок, ЗУЦП).

17. "Зеленые" стратегии компаний иногда воспринимаются лишь как меры в ответ на природоохранную политику, зачастую принимаемые в порядке реакции на меры государственного регулирования или на общественный протест. Однако жители во всем мире все больше и больше осознают степень экологического воздействия различных видов продукции. Поэтому забота об экологии быстро становится одним из важных критериев, на который ориентируются потребители при выборе и приобретении того или иного товара. Ввиду этого изменения в поведении потребителей сегодня для многих компаний определяющим фактором конкурентоспособности является надлежащий учет экологических вопросов в своей деятельности.

18. С учетом этого вполне понятно, что компании стремятся пройти сертификацию по ряду экологических стандартов Международной организации по стандартизации серии ИСО 14000. Такая сертификация является для покупателей, потребителей, поставщиков и других заинтересованных сторон сигналом о том, что компания принимает надлежащие меры для повышения своих экологических стандартов.

19. Вопрос охраны окружающей среды также стал учитываться при выборе деловых партнеров (через осуществление "зеленых" закупок). Этот подход нацелен на то, чтобы компании более широко подходили к ЗУЦП при взаимодействии со своими поставщиками в целях сведения к минимуму последствий логистических операций по материально-техническому обеспечению. Иными словами, в настоящее время компании стремятся улучшить экологические показатели на всех звеньях логистической цепочки.

20. Для ведущих мировых компаний "зеленая" модель работы – это не просто модное слово, поскольку они стремятся превратить "зелень" в золото. Действительно, внедрение инновационных и устойчивых решений в сфере "зеленой" логистики помогает компаниям укреплять свои конкурентные преимущества за счет дифференцирования бренда, что приводит к повышению прибыли и освоению новых рынков и способствует лояльности клиентуры.

21. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике приняла к сведению подготовленный секретариатом доклад об экологически чистой логистике и просила его продолжать информировать делегатов о том, каким образом интермодальный подход приводит к устойчивости.

III. Дальнейшие шаги в области интермодальных перевозок и устойчивого развития

22. В рамках своей деятельности WP.24 продолжает изучать тенденции и обмениваться примерами передовой практики в актуальных для устойчивого развития областях на ежегодных рабочих совещаниях и при рассмотрении постоянных пунктов повестки дня. Эффективные интермодальные перевозки и логистика являются одним из основных элементов достижения целей в области устойчивого развития. В связи с этим Комитет, возможно, пожелает **просить** WP.24 продолжать укреплять свою деятельность, уделяя особое внимание содействию инновациям и новейшим технологиям в интермодальных перевозках

и логистике, с тем чтобы сохранить ее передовые позиции в рамках широких инициатив в области транспорта, направленных на обеспечение устойчивого развития.
