



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным перевозкам
и логистике**

Шестидесятая сессия

Женева, 23–24 ноября 2017 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Рабочее совещание на тему «Железные дороги, интермодальные перевозки и переход к цифровому документообороту на транспорте» (пункт 2 повестки дня)	7–10	3
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)	11–16	5
A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам	11–13	5
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	14–15	6
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	16	6
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	17–25	7
A. Статус Протокола	17–19	7
B. Предложения по поправкам	20–25	7
VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 5 повестки дня)	26–29	9
VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)	30–32	9
VIII. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)	33–35	10



IX.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 8 повестки дня)	36–37	10
X.	Интермодальные транспортные терминалы (пункт 9 повестки дня)	38–40	11
XI.	Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)	41–43	12
XII.	Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)	44–53	12
	А. Тенденции и эффективность работы отрасли	44–46	12
	В. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций	47–49	13
	С. Общеευропейские изменения в политике	50	14
	D. Статистика интермодальных перевозок	51–53	14
XIII.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 12 повестки дня)	54	14
XIV.	Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 13 повестки дня)	55–56	14
XV.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 14 повестки дня)	57–59	15
XVI.	Программа работы, двухгодичная оценка на 2018–2019 годы и план работы на 2018–2022 годы (пункт 15 повестки дня)	60–63	15
	А. Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2018–2019 годы	60–62	15
	В. Проект плана работы на 2018–2022 годы	63	16
XVII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)	64	16
XVIII.	Резюме решений (пункт 17 повестки дня)	65	16

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестидесятую сессию 23 и 24 ноября 2017 года в Женеве. Совещание проходило под председательством г-на Массимо Косты (Италия), заместителя Председателя Группы.
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Германии, Греции, Израиля, Испании, Италии, Казахстана, Кипра, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Турции, Украины и Швейцарии. На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международное бюро труда.
3. Были также представлены следующие межправительственные организации: Евразийская экономическая комиссия, Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП) и Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП).
5. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих структур: PLASKE JSC, Hupac Intermodal SA, UTLC JSC и Институт информационного менеджмента в машиностроении – Университет Аахена RWTH.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/140

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/140).

III. Рабочее совещание на тему «Железные дороги, интермодальные перевозки и переход к цифровому документообороту на транспорте» (пункт 2 повестки дня)

7. В соответствии с решением, принятым на прошлогодней сессии Рабочая группа организовала рабочее совещание по вопросу о роли железных дорог в интермодальных перевозках и процессе перехода к цифровому документообороту (компьютеризации) на транспорте. Рабочее совещание состояло из двух заседаний. На первом заседании в рамках дискуссионной группы, которое было посвящено роли железных дорог в интермодальных перевозках, выступили восемь ораторов от разных стран и международных организаций. Второе заседание было посвящено компьютеризации документооборота на транспорте; на нем выступили пять ораторов. Таким образом, несмотря на то, что Рабочая группа традиционно проводит эти рабочие совещания в первой половине первого дня сессии, в этот раз ввиду высокого уровня заинтересованности стран в участии и большого количества собравшихся участников рабочее совещание продолжалось в течение почти всего первого дня сессии.

¹ С документами и материалами, представленными на сессии, можно ознакомиться на веб-сайте www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

8. В том, что касается роли железных дорог в интермодальных перевозках, участники совещания:

а) отметили изменения, которые происходят в Словении и направлены на улучшение ситуации с интермодальными перевозками в стране, а также на получение дополнительных преимуществ от стратегического местоположения этой страны, включая представление Балтийского, Адриатического и Средиземного коридоров, ключевых проектов по развитию в порту Копер и проектов по развитию железнодорожной транспортной инфраструктуры;

б) были проинформированы об изменениях в контексте международных транспортных коридоров Запад–Восток и Север–Юг, а также о развитии железнодорожной инфраструктуры на востоке России;

в) были проинформированы о совершенствовании законодательства Российской Федерации в целях повышения роли сектора интермодальных перевозок в этой стране, а также о приоритетных направлениях развития транспорта в Российской Федерации;

г) приняли к сведению информацию о стратегических рамках, которые внедряются в Сербии в целях дальнейшего развития интермодальных перевозок, включая: а) план развития железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного и интермодального транспорта на период 2015–2020 годов; б) общий (генеральный) план развития транспорта на период 2009–2027 годов; в) законодательство, касающееся железных дорог, и нормы, касающиеся мер стимулирования для поощрения развития комбинированных перевозок;

д) приняли к сведению информацию о генеральном плане развития грузовых перевозок, который реализуется в Израиле и включает, среди прочего, стратегии по поощрению использования железнодорожного транспорта вместо грузовых автотранспортных средств для грузовых перевозок; по инвестированию в инфраструктуру грузовых железнодорожных перевозок; по совершенствованию взаимодействия между различными видами транспорта; а также по совершенствованию регулирования в этой области посредством соответствующих законов, нормативных актов, постановлений, надзора и обеспечения соблюдения в целях повышения эффективности грузовых автомобильных перевозок;

е) были проинформированы о развитии контейнерных услуг в коридорах Китай–Европа, динамике международных грузовых перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали в 2011–2016 годах и о комплексных логистических услугах на Транссибирской магистрали, а также о трудностях, возникающих в ходе развития Трансъевразийских железнодорожных сетей;

ж) отметили важную роль, которую логистические центры играют в развитии и стимулировании интермодальных перевозок, и рассмотрели термин «синхромодальность»;

з) отметили ключевые стратегические преимущества железнодорожных перевозок, особенно в Европе и Азии, а также отметили, что перевозчикам, экспедиторским компаниям и другим игрокам железнодорожного сектора следует прилагать совместные усилия для повышения конкурентоспособности железных дорог;

и) отметили, что в настоящее время наиболее значительные вопросы в плане развития интермодальных перевозки логистики в Европе возникают в связи со следующими аспектами:

- успешный пересмотр директивы 92/106/ЕС;
- успешное принятие пакета мер «Европа в движении» – пересмотр правил грузовых автомобильных перевозок в целях эффективного устранения регулятивных различий, которые ставят автомобильных перевозчиков в преимущественное положение;

- внесение эффективных поправок в директиву 2003/96/ЕС, касающуюся налогов на энергоносители, с целью реализации принципа «платит загрязнитель»;
- успешные инициативы по внедрению таких цифровых технологий на транспорте, как единый цифровой документ ЕС для грузовых перевозок, разработка веб-портала для услуг, связанных с железнодорожными перевозками, эффективное применение обновленного таможенного кодекса и т. д.

9. В том, что касается компьютеризации документооборота на транспорте, участники совещания:

а) были проинформированы о трудностях, которые возникают при осуществлении Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающегося электронной накладной «eCMR»;

б) приняли к сведению информацию о полной компьютеризации процедуры МДП, eTIR, которая представляет собой государственно-частное партнерство и функционирует на основе следующих главных принципов: а) управление данными о гарантиях осуществляется таможенными органами; б) осуществление обмена данными между таможенными органами; а также с) эксплуатационная совместимость с электронными коммерческими и транспортными документами;

с) были проинформированы о руководстве, в котором сопоставляются правовые режимы КДПГ – КОТИФ/ЦИМ – СМГС, а также об общих положениях и условиях, применяемых в случае совместных контрактов на железнодорожно-морские грузовые перевозки (ОПУ для железнодорожно-морских перевозок), опубликованных МКЖТ в 2017 и 2015 годах соответственно;

д) приняли к сведению представленную информацию о «дорожной карте для цифровых железных дорог» и электронной накладной ЦИМ (ECN), в том числе о публикации руководств МКЖТ по состоянию на 1 января 2017 года;

е) были проинформированы о внедряемой «Российскими железными дорогами» автоматической системе контроля, которая призвана решить следующие основные задачи: увеличение скорости прохождения поездов через контрольно-пропускные пункты; упорядочение и ускорение таможенных операций; а также повышение эффективности взаимодействия между перевозчиками, таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

10. Отчет о проведении этого рабочего сообщения, выступления и все соответствующие материалы размещены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unepce.org/trans/wp24/wp24-themes/2017.html. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в рамках имеющегося скромного финансирования был нанят консультант для проведения аналитического исследования по теме данного рабочего совещания. Этот анализ, вместе с выступлениями различных ораторов, войдет в соответствующую публикацию, которая станет одним из конкретных результатов этой сессии Рабочей группы.

IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам

Документация: C.N.86.2016.TREATIES-XI.E.2, ECE/TRANS/88/Rev.6

11. Рабочая группа отметила, что на настоящий момент число Договаривающихся сторон СЛКП составляет 32². Подробную информацию об СЛКП, включая

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

обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.6), карту сети СЛКП, перечень параметров, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария см. на веб-сайте ЕЭК ООН (<http://www.unecce.org/trans/wp24/depnot.html>).

12. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о числе Договаривающихся сторон соглашений СМЖЛ и СЛКП, а также о количестве государств – членов ЕЭК, которые не являются договаривающимися сторонами ни СМЖЛ, ни СЛКП. Рабочая группа напомнила, что одна из задач секретариата заключается в принятии мер по продвижению Соглашения СЛКП. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он сосредоточит свою работу на поощрении присоединения к Соглашению тех государств – членов ЕЭК, которые не являются договаривающимися сторонами этого Соглашения, но при этом являются членами Европейской комиссии.

13. Рабочая группа поручила секретариату представить в кратчайшие сроки обновленный вариант СЛКП, включая все принятые до 2016 года поправки.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2017/1 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.24/2017/2 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2016/2, неофициальный документ № 2 WP.24 (2017 год)

14. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии Административный комитет Соглашения СЛКП решил не направлять остававшиеся поправки, включенные в ECE/TRANS/WP.24/2009/4, депозитарию в Нью-Йорке и дождаться обновленных предложений по поправкам от правительства Германии применительно к этому документу. Административный комитет рассмотрел документы ECE/TRANS/WP.24/2017/1 и Corr.1 и неофициальный документ № 2 WP.24 (2017 год), которые содержат обновленные предложения по поправкам, поступившие от правительства Германии, и решил направить эти поправки депозитарию в Нью-Йорке.

15. Кроме того, Рабочая группа напомнила, что на ее предыдущей сессии правительство Казахстана представило предлагаемые поправки к приложениям I и II к Соглашению СЛКП. Эти предложения были включены в документ ECE/TRANS/WP.24/2016/2. Тем не менее, учитывая непоследовательность разных языковых вариантов предложений по поправкам, представленных правительством Казахстана, Административный комитет СЛКП поручил секретариату проконсультироваться с представителями Казахстана по поводу того, какой текст поправки является верным, и решил снова обсудить эти поправки на шестидесятой сессии Рабочей группы. Административный комитет рассмотрел документы ECE/TRANS/WP.24/2017/2 и Corr.1, которые содержат предложения по поправкам, поступившие от правительства Казахстана, и решил направить эти поправки депозитарию в Нью-Йорке.

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

16. Административный комитет напомнил, что на пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы она была проинформирована секретариатом о том, что секретариаты Рабочей группы по железнодорожному транспорту, WP.24 и Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА) подготовили документы ECE/TRANS/SC.2/2014/1–ECE/TRANS/WP.24/2014/1. В этих документах содержатся предложения по

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

поправкам к возможным новым минимальным требованиям к инфраструктуре и эксплуатационным характеристикам для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП. Административный комитет СЛКП на своей предыдущей сессии принял к сведению информацию о том, что изменения к минимальным требованиям к инфраструктуре и эксплуатационным характеристикам, предусмотренным в СЛКП, были доведены до сведения депозитария в Нью-Йорке, что уведомление было опубликовано 23 марта 2016 года и что за соответствующий период никаких возражений получено не было. В ходе предыдущей сессии Рабочей группы Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП просили секретариат предоставить им текст, который будет добавлен в сводный вариант СЛКП, до его включения в Соглашение. Секретариат предоставил эту информацию Договаривающимся сторонам.

V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Протокола

Документация: ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3

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

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

19. Рабочая группа напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал соответствующие Договаривающиеся стороны СЛКП как можно скорее присоединиться к этому Протоколу. Рабочая группа также настоятельно призвала Договаривающиеся стороны присоединиться к Протоколу в соответствии с просьбой КВТ.

B. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12, C.N.100.2016.TREATIES-XI.E.2.a

20. Административный комитет напомнил, что в ходе сессии WP.24 и Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), состоявшейся в ноябре 2015 года, был одобрен документ ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12,

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

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

в котором указаны различия между Протоколом и СМВП. Секретариат довел эти изменения до сведения депозитария 23 марта 2016 года (С.N.100.2016.TREATIES-XI.E.2.a). Никаких возражений в отношении этих предложений по поправкам не поступило. Вместе с тем Административный комитет в ходе предыдущей сессии Рабочей группы в 2016 году просил секретариат представить текст, который будет включен в сводный вариант Протокола к СЛКП в отношении данного пункта повестки дня. Секретариат представил эту информацию Административному комитету.

21. Кроме того, Административный комитет Протокола к СЛКП в ходе предыдущей сессии Рабочей группы просил секретариат завершить работу по согласованию положений, касающихся портов, терминалов и других аспектов Протокола к СЛКП, с положениями СМВП. Он также просил секретариат представить совместный документ для первоначального рассмотрения на сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, а затем – для окончательного рассмотрения на сессиях SC.3 и WP.24 в 2017 году.

22. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о текущей деятельности SC.3 и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), имеющей отношение к СМВП. Число Договаривающихся сторон СМВП достигло 19 после присоединения к этому соглашению Польши в 2017 году. На своей шестьдесят первой сессии, состоявшейся 4–6 октября 2017 года, SC.3 приняла следующий пакет поправок к СМВП (ECE/TRANS/SC.3/2017/3). Эти поправки были основаны на третьем пересмотренном издании Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»), выпущенного в 2017 году (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3). В частности, к их числу относятся: а) два новых отрезка водных путей категории E: E 40-01, река Днепр от Нижних Жар до устья реки Припять (непосредственно заинтересованными Договаривающимися сторонами являются Беларусь и Украина), и E 50-01-01, река Белая от ее устья до канала Агидель – нефтеналивной терминал (непосредственно заинтересованной Договаривающейся стороной является Российская Федерация); а также б) поправки к приложению II, перечень портов внутреннего плавания международного значения. Принятые поправки были препровождены Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для осуществления требуемых процедур сдачи на хранение.

23. Секретариат отметил, что никаких других предложений по согласованию Протокола к СЛКП с положениями СМВП в дополнение к тем, которые изложены в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12, не поступало. Вместе с тем недавно принятые поправки к СМВП могут повлечь за собой необходимость внесения поправок в Протокол к СЛКП, и этот вопрос мог бы быть совместно рассмотрен WP.24 и SC.3.

24. Рабочая группа была также проинформирована о результатах рабочего совещания на тему «Внутренние водные пути и порты: мосты для интермодальных перевозок», состоявшегося 14 июня 2017 года в ходе пятьдесят первой сессии SC.3/WP.3. Это рабочее совещание было нацелено на организацию обмена передовым опытом, выявление основных проблем и подготовку рекомендаций о возможных соответствующих мерах SC.3 в плане повышения роли внутреннего водного транспорта в интермодальных транспортных цепочках и создания добавленной стоимости на общеевропейском уровне. Были упомянуты следующие темы для дальнейшего обсуждения:

- необходимость принятия безотлагательных мер для обеспечения необходимых условий судоходства на основных судоходных реках и преодоления последствий изменения климата;
- продолжение усилий, направленных на обеспечение высококачественной инфраструктуры и развитие внутренних водных путей международного значения в соответствии с СМВП в качестве одного из основных элементов транспортной цепи с уделением внимания надлежащим интермодальным соединениям;

- уменьшение заторов и преодоление экологических проблем путем перераспределения перевозок в пользу внутреннего водного транспорта;
- поощрение инноваций и внедрение цифровых технологий в секторе;
- реагирование на новые требования рынка;
- обеспечение участия частного сектора и другие соответствующие вопросы.

25. С выступлениями можно ознакомиться по адресу в Интернете www.unecsc.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) (пункт 5 повестки дня)

26. Рабочая группа на своей последней сессии приняла к сведению информацию о работе, проделанной секретариатом в связи с подготовкой Кодекса ГТЕ, и поручила ему в сотрудничестве с Международной организацией труда и Международной морской организацией изучить вопрос о способах сбора статистической информации об авариях, связанных с обработкой ГТЕ, для того чтобы понять, где лучше всего начать применять Кодекс ГТЕ. Рабочая группа просила также секретариат размещать на ее веб-сайте новости (при их наличии) об использовании Кодекса ГТЕ.

27. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии МОТ сообщила, что Административный совет МОТ в 2011 году принял мандат на проведение работы по поиску путей совершенствования сбора и публикации данных о ДТП, связанных с ненадлежащей укладкой контейнеров. Секретариат ЕЭК ООН связался с Департаментом секторальной политики МОТ и принял участие в совещаниях консультативных органов Департамента в январе 2017 года. Отдел морского и транспортного секторов МОТ намерен представить предложение по бюджетному периоду 2018–2019 годов и запрашивает средства для работы в рамках этого мандата.

28. Рабочая группа признала, что Кодекс ГТЕ в основном применяется частным сектором и в действительности никто не отчитывается о том, когда он применяется и по каким причинам. Следовательно, секретариату либо иным органам было бы сложно, если вообще возможно, собирать статистические данные об инцидентах, связанных с обработкой ГТЕ, и даже распространять имеющуюся информацию о применении Кодекса ГТЕ. Секретариат предложил изучить различные варианты в целях более эффективного распространения Кодекса ГТЕ либо даже сбора определенной соответствующей информации, касающейся его применения. Например, можно было бы ввести практику заполнения регистрационного бланка перед скачиванием Кодекса на различных языках, с тем чтобы собирать ориентировочную статистику о возможном его применении, либо даже внедрить более сложный инструмент для сбора статистики, в том случае если нет необходимости в выделении для этого дополнительных ресурсов.

29. Рабочая группа приветствовала это предложение и поручила секретариату представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)

30. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о работе Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.

31. Главное внимание в своей работе она уделяет:

а) по мере возможности определит и создаст перечни транспортных сетей в регионе ЕЭК, подверженных изменению климата, по возможности с использованием географической информационной системы (ГИС);

б) применит/разработает модели, методологии, инструменты и оптимальную практику с целью решения проблемы потенциальных чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК при различных сценариях изменения климата;

в) выявит и проанализирует тематические исследования, касающиеся потенциальных экономических, социальных и экологических последствий воздействия изменения климата, а также проанализирует затраты/выгоды вариантов адаптации.

32. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и поручила секретариату представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

VIII. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 7 повестки дня)

Документация: Публикация ЕЭК ООН «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности» (2012 год)

33. Рабочая группа напомнила о том, что Отдел подготовил «дорожную карту» для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем (ИТС), которая предусматривает 20 направлений глобальных действий на период 2012–2020 годов (публикация ЕЭК ООН «ИТС для устойчивой мобильности», 2012 год). Опираясь на эту «дорожную карту» Рабочая группа обсудила вопрос о том, каким образом современные информационно-коммуникационные технологии могут способствовать обеспечению привлекательности интермодальных транспортных систем и помочь сделать последние «бесшовными» в плане взаимодействия между различными видами транспорта. В целях содействовать проведению этих обсуждений секретариат пригласил г-жу Александрию СОЛЬВЕЙ, которая возглавляет Исследовательскую группу по мобильности и логистике, выступить с презентацией о проекте «Теллисис».

34. Проект «Теллисис» нацелен на разработку комплексного интермодального решения с оптимизацией объемов, включая производственную линейку новых интермодальных грузовых единиц, удовлетворяющих существующим на сегодняшний день требованиям рынка. Это решение способствует повышению эффективности интермодальных логистических цепочек, поскольку отвечает потребностям ЕС в более энергоэффективных сетях материально-технического обеспечения с низким уровнем выбросов, а также ведет к повышению эффективности перевозок, облегчая перегрузку между различными видами транспорта.

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и поручила секретариату представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

IX. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок (пункт 8 повестки дня)

36. Рабочая группа имела возможность обсудить вопрос о целесообразности возвращения к тем или иным темам рабочих совещаний, проведенных за период с 2013 года, в контексте своей работы и обсуждений. Рабочая группа согласилась с предложением секретариата исключить эти темы из повестки дня. Так, например, на вопросник о роли транспортно-экспедиторских компаний и логистики в интермодальных транспортных цепочках ответы представили лишь немногие страны,

поэтому соответствующее обследование не могло быть проведено; в отношении других проведенных рабочих совещаний не было согласовано конкретных последующих шагов, в связи с чем Рабочая группа сочла нецелесообразным сохранять соответствующие темы в повестке дня.

37. Рабочая группа провела плодотворные обсуждения по вопросу о теме, которую следует выбрать для рабочего совещания следующего года. Было решено, что следует выбрать тему стратегического характера, охватывающую потребности и проблемы, с которыми сталкиваются все регионы в процессе развития интермодальных перевозок; при этом она должна дать возможность продемонстрировать примеры новаторских подходов и эффективных решений в этой области. Поэтому Рабочая группа решила, что рабочее совещание следующего года следует посвятить «проблемам оперативного характера в контексте региональных интермодальных перевозок и инновационным решениям».

X. Интермодальные транспортные терминалы (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2017/3

38. Рабочая группа напомнила, что в ходе своей пятьдесят седьмой сессии она решила, что секретариату следует подготовить конкретное исследование, посвященное картографированию и классификации терминалов в регионе ЕЭК по типу и в зависимости от их технических мощностей. Кроме того, в ходе пятьдесят восьмой сессии секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2015/5, в котором представлена структура предлагаемого исследования. Рабочая группа просила секретариат рассмотреть другие аналогичные исследования, прежде чем приступить к этому исследованию по интермодальным терминалам. В ходе предыдущей сессии секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.24/2016/2, в котором кратко изложены результаты других исследований. Вместе с тем на своей предыдущей сессии Рабочая группа решила, что в одном из государств-членов было бы полезно провести экспериментальное исследование для выявления наличия информации, необходимой для реализации этого исследовательского проекта, в тех государствах-членах, которые не были охвачены исследованиями, проводимыми Европейской комиссией или ЭСКАТО. Правительство Турции изъявило готовность провести экспериментальный проект по обзору терминалов на своей территории. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2017/3, который был подготовлен Турцией и дает представление о результатах этого экспериментального проекта в Турции.

39. Рабочая группа согласилась с предложением секретариата о том, что ей не следует «изобретать колесо» при подготовке этого исследования, а следует использовать всю имеющуюся информацию и сосредоточиться на эффективном выполнении этой задачи. Кроме того, Рабочая группа с удовлетворением отметила сотрудничество между секретариатом, МСККП и объединением «Европлатформы» в целях подготовки общего шаблона/вопросника для сбора всех соответствующих данных. Этот шаблон будет использован секретариатом для стран, по которым информация отсутствует. Было решено, что МСККП и объединение «Европлатформы» представят секретариату всю имеющуюся информацию от своих членов, с тем чтобы завершить работу над этим исследованием. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу о другой инициативе, реализуемой Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в плане создания международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры. Этот центр мониторинга разрабатывается на платформе ГИС, и одной из его главных задач является сбор данных о логистических центрах и интермодальных терминалах. Поэтому при подготовке исследования по вопросу об интермодальных транспортных терминалах можно было бы воспользоваться возможностями этой инициативы и также использовать для него платформу ГИС.

40. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и поручила секретариату представить более подробную информацию о работе над исследованием на ее следующей сессии.

XI. Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2015/5

41. Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят восьмой сессии она просила секретариат подготовить более подробные руководящие принципы разработки национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики на основе документа ECE/TRANS/WP.24/2015/5 при содействии независимых специалистов и с учетом замечаний, полученных от государств-членов и соответствующих межправительственных учреждений. На предыдущей сессии Рабочая группа приняла к сведению информацию о работе над национальными генеральными планами и поручила секретариату продолжить анализ вариантов для перевода этой деятельности в формат полноценного исследования.

42. Рабочая группа решила, что работа над руководящими указаниями по подготовке национальных генеральных планов должна основываться на следующих принципах:

- основная идея заключается в том, чтобы подготовить справочное руководство по надлежащей практике разработки национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики;
- для подготовки этого справочника следует использовать всю имеющуюся информацию, в том числе о национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок, представленную секретариату государствами – членами ЕЭК;
- целью является не сравнить или сопоставить меры политики разных стран, а донести до сведения пользователей ту значимость, которую могут иметь такие генеральные планы для национального сектора грузовых перевозок и логистики и, таким образом, национальной экономики в целом;
- этот справочник призван обобщить тех принципы, на основе которых те или иные страны из различных регионов разрабатывали свои национальные генеральные планы, и при этом содержать как можно больше тематических примеров/образцов надлежащей практики, с тем чтобы им можно было пользоваться как полноценным справочником.

43. Рабочая группа, достигнув консенсуса в отношении вышеупомянутых принципов, поручила секретариату приступить к подготовке этого справочника и по возможности представить первый проект на ее следующей сессии.

XII. Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 11 повестки дня)

A. Тенденции и эффективность работы отрасли

44. Рабочая группа была проинформирована представителем МСККП о последних тенденциях и изменениях в отрасли, в частности об инциденте, произошедшем в городе Раштатт. Этот инцидент отчетливо показывает настоятельную необходимость в эффективной координации международных услуг в области железнодорожных грузовых перевозок со стороны национальных министерств и управляющих

инфраструктурой при наличии твердой поддержки со стороны Европейской комиссии. При этом были извлечены следующие уроки:

- a) масштаб коллапса, как по продолжительности, так и по последствиям для международных услуг в области перевозок;
- b) отсутствие надежных международных механизмов для разрешения кризисных ситуаций;
- c) невозможность беспрепятственно воспользоваться подходящими альтернативными маршрутами, в первую очередь через соседние транспортные сети, ввиду наличия специфических национальных препятствий и языковых требований к машинистам поездов.

45. Рабочая группа также приняла к сведению презентацию представителя ЕОКП, который рассказал о глобальной системе перевозок без барьеров – во имя будущей промышленности, климата, человечества и каждого из людей, сохранения чистоты воздуха, а также организации бесперебойных перевозок молочных продуктов и донорской крови.

46. Рабочая группа поручила секретариату продолжать мониторинг последних изменений и передовой практики в области интермодальных перевозок и логистики и представить доклад о новых тенденциях на ее следующей сессии.

В. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций

47. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о текущей деятельности Европейской комиссии, которая влияет на положение дел в секторе интермодальных перевозок. Коллегия уполномоченных приняла ее предложение по внесению изменений в директиву 92/106/ЕС о комбинированных перевозках на своем заседании 8 ноября 2017 года.

48. Предложенные изменения позволят:

- a) расширить сферу охвата всех операций, связанных с комбинированными перевозками, как внутренних, так и трансграничных, с привлечением железнодорожного, внутреннего водного и/или морского транспорта;
- b) уточнить определение «комбинированных перевозок» и будут способствовать обеспечению соблюдения директивы благодаря наличию четких требований;
- c) стимулировать внедрение цифровых технологий, повышающих производительность, путем использования кодов ВИС и ІLU для стандартных операций по идентификации грузовых единиц;
- d) предусмотреть положения об упрощенном режиме строительства недостающих перевалочных терминалов и модернизации уже существующих терминалов;
- e) обеспечить основу для принятия мер государственной поддержки для устранения разрыва в конкурентоспособности между различными видами транспорта, обусловленного диспропорциями в сфере регулирования;
- f) создать для компетентных органов государств-членов надежные механизмы по сбору данных, предоставлению отчетности и налаживанию сотрудничества.

49. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о деятельности Европейской комиссии и просила секретариат и Европейскую комиссию представить самую актуальную информацию на ее следующей сессии.

С. Общеευропейские изменения в политике

50. По данному пункту повестки дня никаких материалов представлено не было.

Д. Статистика интермодальных перевозок

51. В рамках сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) в июне состоялось полдневное рабочее совещание по вопросам сбора статистики железнодорожного транспорта. На нем обсуждались трудности в контексте сбора данных, обусловленные либерализацией рынка железнодорожных перевозок. На заседании также затрагивался вопрос о прогрессе процесса пересмотра Глоссария. Кроме того, было организовано несколько рабочих совещаний по укреплению потенциала, посвященных улучшению ситуации с доступностью данных, обмену передовым опытом между странами и роли ЕЭК ООН в достижении целей устойчивого развития 3, 9 и 11: в Ашхабаде (сентябрь 2016 года), Подгорице (октябрь 2017 года), Астане (октябрь 2017 года) и Любляне (ноябрь 2017 года).

52. Рабочая группа приняла к сведению, что:

а) статистические данные по интермодальным перевозкам могут быть собраны лишь через механизмы, предусмотренные существующими правовыми рамками для каждого вида транспорта;

б) отсутствует согласованная концепция массы (в автомобильном транспорте используется понятие «масса брутто», в железнодорожном и внутреннем водном транспорте (ВВТ) – «масса брутто-брутто», а в морском транспорте – «примерная масса брутто-брутто»);

в) отсутствуют согласованная система данных по контейнерам (автотранспорт: большие контейнеры и прочие контейнеры; ВВТ + ж/д: все контейнеры и съемные кузова; морской транспорт: только большие контейнеры).

53. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о статистике интермодальных перевозок и поручила секретариату представить информацию о дальнейших изменениях на ее следующей сессии.

XIII. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 12 повестки дня)

54. Этот пункт повестки дня был рассмотрен в связи с пунктом 10.

XIV. Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 13 повестки дня)

55. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о роли, которую может играть Конвенция МДП для интермодальных перевозок. По этому вопросу было представлено тематическое исследование. В целом возможность уполномоченного держателя книжки МДП поручить часть перевозки МДП субподрядчику зависит от национального законодательства соответствующей страны. Некоторые Договаривающиеся стороны, с согласия своего национального гарантийного объединения, разрешают нескольким уполномоченным держателям книжек МДП частично или полностью передавать перевозки МДП на субподряд ряду проверенных перевозчиков третьих сторон, тогда как другие Договаривающиеся стороны этого не допускают. В любом случае использование субподрядчика не освобождает держателя книжки МДП от ответственности согласно пункту 2 статьи 11. С тематическим исследованием можно ознакомиться, перейдя по следующей ссылке www.unecsc.org/tir/news/161017.html.

56. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о роли, которую может играть Конвенция МДП в контексте интермодальных перевозок, и поручила секретариату представить информацию о дальнейших изменениях на ее следующей сессии.

XV. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/254

57. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что на своей семьдесят восьмой сессии Комитет признал необходимость адаптации к новым реалиям и динамике в той стратегической обстановке, в которой Комитет действует сегодня. Он решил, что секретариат разработает проект стратегического документа с указанием приоритетов и основных направлений деятельности на основе консультаций с Бюро, председателями вспомогательных органов и административных комитетов транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета. Комитет имел возможность ознакомиться с предварительным вариантом краткого резюме этого стратегического документа (ECE/TRANS/2017/R.1), включая основные выводы и рекомендации, с тем чтобы проанализировать пути повышения роли и эффективности Комитета и его вспомогательных органов в свете новых вызовов и возможностей в глобальном масштабе.

58. Кроме того, Комитет приветствовал обсуждение вопроса о повышении роли Комитета на заседании председателей своих рабочих органов в быстро меняющейся глобальной обстановке. Он также рассмотрел пути усиления роли Комитета и его рабочих групп в решении современных проблем и использовании возможностей в глобальном контексте в соответствии с резолюцией министров семьдесят девятой сессии КВТ от 21 февраля 2017 года, в том числе путем включения в круг ведения рабочих групп вопросов, связанных с реализацией целей устойчивого развития в сфере транспорта. В этой связи рабочим группам следует рассмотреть вопрос о подготовке своего вклада в проект стратегии КВТ, который будет рассмотрен на сессии КВТ 2018 года, а при необходимости и проектов «дорожных карт» по реализации целей устойчивого развития.

59. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о стратегическом документе КВТ и просила секретариат представить информацию о решениях КВТ на ее следующей сессии.

XVI. Программа работы, двухгодичная оценка на 2018–2019 годы и план работы на 2018–2022 годы (пункт 15 повестки дня)

A. Проект программы работы и двухгодичная оценка на 2018–2019 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2017/4

60. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о его усилиях, направленных на привнесение свежей струи в сессии Рабочей группы, активизацию ее работы и обновление повестки дня. Рабочая группа отметила, что эти усилия увенчались успехом. Число стран, принявших участие в работе сессии нынешнего года, возросло на 80% (18 в нынешнем году по сравнению в среднем с 10 за последние 3 года). Кроме того, число участников сессии возросло на 70% (54 в нынешнем году по сравнению в среднем с 31 за последние 3 года). Наряду с этим на 95% возросло число ораторов на рабочих совещаниях (13 в нынешнем году по сравнению в среднем с 6 за последние 3 года). Однако секретариат отметил, что необходимы дальнейшие

усилия для дальнейшего увеличения числа стран и общего числа участников работы сессий. К числу некоторых из предложенных секретариатом мер относится достижение конкретных результатов, введение новых пунктов повестки дня, проведение однодневных рабочих совещаний, а также трехдневной сессии.

61. Рабочая группа напомнила, что в прошлом сессии Рабочей группы проводились дважды в год, а затем они превратились в одну двухдневную сессию, проходящую раз в год. Рабочая группа отметила возросшее число стран и участников, участвующих в работе сессии, приветствовала усилия, предпринятые секретариатом в целях активизации ее работы, а также одобрила предложение секретариата увеличить продолжительность сессии с двух до трех дней.

62. Кроме того, Рабочая группа напомнила, что на своей пятьдесят восьмой сессии, состоявшейся 30 ноября и 1 декабря 2015 года, она одобрила показатели достижений для оценки ожидаемых результатов в 2016 и 2017 годах (ECE/TRANS/WP.24/137, пункт 94). Учитывая решение КБТ о пересмотре своей программы работы каждые два года и о проведении следующего обзора в 2018 году, Рабочая группа пересмотрела и утвердила с поправками свою программу работы на 2018–2019 годы и соответствующие параметры для двухгодичной оценки. Проект программы работы на 2018–2019 годы и показатели достижения ожидаемых результатов содержатся в документе ECE/TRANS/WP.5/2017/4.

В. Проект плана работы на 2018–2022 годы

63. Комитет на своей семьдесят восьмой сессии (23–26 февраля 2016 года, Женева) отметил (ECE/TRANS/254, пункт 159), что четырехгодичный план работы в прошлом зарекомендовал себя как весьма полезный с точки зрения предоставления мандатов для работы вспомогательных органов Комитета в четные годы, выполняя роль «моста», который охватывает месяцы между концом двухгодичного периода и моментом утверждения Комитетом программы работы на следующий двухгодичный период. Однако после того как в 2015 году в формат программы работы были внесены изменения, подобный документ по четырехгодичному плану работы больше не понадобится. С учетом этого Комитет принял решение о прекращении выпуска такого документа в будущем.

XVII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

64. Шестьдесят первую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 28–30 ноября 2018 года.

XVIII. Резюме решений (пункт 17 повестки дня)

65. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей тридцатой сессии и поручила секретариату и Председателю подготовить полный и исчерпывающий текст доклада для распространения среди членов Рабочей группы с целью получения от них замечаний по другим вопросам, помимо тех, которые содержатся в принятом перечне основных решений.