



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 28–30 октября 2020 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Новые вопросы в области**грузовых перевозок и логистики:****вопросы, тенденции и показатели****деятельности в отрасли****Совещание группы друзей Председателя Рабочей группы
по интермодальным перевозкам и логистике
по воздействию пандемии COVID-19 на интермодальные
перевозки и логистику — последствия и направления
дальнейшей деятельности****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. По инициативе Председателя Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) 26 июня 2020 года было проведено совещание группы друзей Председателя для обсуждения последствий пандемии COVID-19 для интермодальных перевозок и логистики.
2. Если говорить более конкретно, то совещание было проведено для достижения следующих целей:
 - обсудить извлеченные уроки и меры, принятые в странах Европейской экономической комиссии (ЕЭК) для ограничения любых негативных последствий пандемии COVID-19 для сектора интермодальных перевозок и логистики;
 - рассмотреть пути содействия развитию интермодальных перевозок и устойчивой логистики в период после пандемии COVID-19 с упором на меры, направленные на восстановление национальной и региональной экономики; и
 - проанализировать формирующиеся интермодальные транспортно-логистические модели как один из катализаторов восстановления экономики в целях стимулирования более устойчивой работы сектора грузоперевозок.



3. В онлайн-совещании приняли участие более 70 профессионалов в области грузовых перевозок и логистики, представляющих правительства ряда государств, частный сектор, научно-исследовательские институты, а также международные и неправительственные организации.
4. Обсуждение по вопросу о воздействии пандемии COVID-19 на сектор интермодальных перевозок и логистики, которое началось неофициально на совещании группы друзей Председателя, следует продолжить на уровне WP.24 в рамках его очередной сессии. С этой целью в настоящем документе изложены итоги неофициального совещания. На основе итогов неофициального совещания в этом документе далее намечены варианты дальнейшей деятельности, которые WP.24, возможно, пожелает рассмотреть.

II. Программа совещания группы друзей Председателя

5. Совещание группы друзей Председателя состояло из трех сессий:
 - a) извлеченные уроки и меры, принятые в странах ЕЭК для ограничения любых негативных последствий пандемии COVID-19 для сектора интермодальных перевозок и логистики;
 - b) модели интермодальных перевозок и устойчивой логистики в период после пандемии COVID-19; и
 - c) интермодальные перевозки и устойчивая логистика как часть мер по восстановлению экономики.
6. Председатель и секретариат высоко оценили и приняли к сведению вклад, который был внесен в работу сессий следующими экспертами.

Сессия I

- Г-жа Джулия Эльсингер, заместитель Председателя WP.24 и заместитель начальника департамента I/K4 по комбинированным перевозкам, Министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии.
- Г-н Рати Девадзе, заместитель начальника департамента транспортной политики и развития транспортной логистики, Министерство экономики и устойчивого развития Грузии.
- Г-жа Наталия де Гама, руководитель программы мультимодальных грузовых коридоров, департамент железнодорожного транспорта, Министерство инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов.
- Г-жа Лариса Назаренко, старший руководитель проектов, группа поддержки реформ, Министерство инфраструктуры Украины.
- Г-н Марко Терранова, директор-распорядитель компании «ФерКарго».
- Г-н Энрик Понс, руководитель проектов, СЕТМО.
- Г-н Александр Олейников, директор по работе с органами государственной власти и международными организациями, группа компаний «Фрейт вилладж РУ».

Сессия II

- Г-жа Олена Хула, старший руководитель проектов, группа поддержки реформ, Министерство инфраструктуры Украины.
- Г-н Маттиас Плем, старший руководитель проектов, Ассоциация по исследованиям в области комбинированных перевозок Германии.
- г-н Ян Хоффман, руководитель сектора логистического обеспечения торговли, отдел технологий и логистики ЮНКТАД.

Сессия III

- Г-жа Джулия Эльсингер, заместитель Председателя WP.24 и заместитель начальника департамента I/K4 по комбинированным перевозкам, Министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии.
- Г-н Бартош Гушак, Институт логистики и складирования, Польша.
- Г-жа Анника Крун, заместитель начальника отдела D1 по морскому транспорту и логистике и г-н Лоран Прат, сотрудник по правовым и политическим вопросам — Единое европейское железнодорожное пространство, Генеральный директорат по мобильности и транспорту, Европейская комиссия.
- Г-н Альберто Гризоне, директор по развитию в России и странах СНГ, «Хупак Интермодал СА».

III. Итоги обсуждений

7. Обсуждение последствий пандемии COVID-19 на совещании группы друзей Председателя позволило сделать следующие выводы.

- Пандемия COVID-19 с самого начала оказывала влияние как на состояние перевозок, так и на транспортную инфраструктуру. В последнем случае речь идет о задержках в реализации проектов по строительству инфраструктуры.
- Грузоперевозки автомобильным транспортом в основном пострадали в результате закрытия границ и/или ограничений на автомобильные перевозки в начале пандемии.
- Железнодорожные грузовые перевозки, а также комбинированные перевозки, как представляется, были менее подвержены воздействию пандемии, особенно на начальном этапе, а в некоторых случаях их состояние даже улучшилось благодаря высвобождению большего числа железнодорожных маршрутов для грузовых перевозок из-за отмены пассажирских рейсов.
- Своевременное применение мер, направленных на облегчение трансграничных грузовых автоперевозок, включая, в частности, «зеленые полосы» в Европейском союзе и смену прицепов в Турции, позволило возобновить автомобильные перевозки. Сектор автомобильного транспорта смог восстановиться после первоначального перераспределения определенной доли автомобильных перевозок в пользу железнодорожного транспорта и комбинированных перевозок.
- Во время пандемии COVID-19 на железнодорожные и комбинированные перевозки стала приходиться более значительная доля рынка межконтинентальных евроазиатских перевозок.
- Повагонные отправки (ПВО) и комбинированные перевозки без сопровождения (КПБС), как представляется, являются более устойчивыми к чрезвычайным ситуациям, подобным пандемии COVID-19, поскольку такие перевозки не требуют тесного взаимодействия между работниками отрасли.
- Меры безопасности, принятые в отношении «бегущих шоссе», обеспечили неизменно качественное обслуживание, несмотря на ограничения, введенные в отношении автомобильных перевозок.
- Сектор интермодальных перевозок сумел обеспечить слаженную работу и выработать единую позицию, что помогло ему эффективно отреагировать на чрезвычайную ситуацию в связи с пандемией COVID-19; вместе с тем эту позицию следовало бы укрепить, чтобы обеспечить более широкую поддержку интермодальных перевозок.
- Операторы терминалов и портов адаптировали и/или усовершенствовали свои рабочие процедуры с целью предотвратить распространение вируса.

- Комплексное планирование на случай непредвиденных обстоятельств в сфере перевозок, которое бы обеспечило бесперебойную работу ключевых сетей, отсутствовало.
- Пандемия COVID-19 спровоцировала экономический спад и, возможно, начало рецессии. Торговые потоки сократились и, как ожидается, эта тенденция сохранится. Это приведет к снижению спроса на транспортные услуги и росту конкуренции между видами транспорта. Это также может привести к дисбалансу между импортом и экспортом, что в свою очередь затронет и осложнит планирование комбинированных перевозок.
- Ситуация с COVID-19 ставит под сомнение возможность использования сложных и протяженных производственно-сбытовых цепей. Для повышения устойчивости к будущим чрезвычайным ситуациям, подобным пандемии COVID-19, может потребоваться упорядочение цепочек поставок путем ограничения их сложности и протяженности за счет перемещения производства/поставщиков основных производственных ресурсов. Это может привести к снижению спроса на перевозки в среднесрочной и долгосрочной перспективе.
- И наконец, пандемия COVID-19 показала, что элементы транспортных сетей недостаточно увязаны друг с другом и что необходимо расширять обмен данными и повышать прозрачность.

8. Обсуждение далее показало, что для продолжения и завершения перехода к более устойчивому транспорту правительствам необходимо обеспечить, чтобы меры по восстановлению после пандемии COVID-19 не подрывали и не ставили в невыгодное положение интермодальные перевозки по сравнению с перевозками автомобильным транспортом. Кроме того, меры по восстановлению должны способствовать созданию условий, повышающих конкурентоспособность интермодальных перевозок по сравнению с другими транспортными решениями, в частности с перевозками автомобильным транспортом. Некоторые меры, которые правительства могли бы взять на вооружение, включают:

- выделение финансовых ресурсов в поддержку КПБС и технологий «катящегося шоссе», а также решений по оптимизации интермодальных грузоперевозок;
- снижение платы за доступ к железнодорожной сети в рамках интермодальных перевозок;
- приоритизация интермодальных перевозок наряду с пассажирскими перевозками на железнодорожных линиях;
- увеличение объема инвестиций в инфраструктуру и технологии интермодальных перевозок и дальнейшая интеграция сетей; а также
- повышение прозрачности в этом секторе и содействие обмену данными.

9. Необходима дальнейшая оптимизация грузоперевозок и, говоря более конкретно, интермодальных перевозок. Варианты соответствующих мер можно найти, в частности, в Руководстве по подготовке национальных генеральных планов, работу над которым завершает WP.24 (см. документы ECE/TRANS/WP.24/2020/6 и ECE/TRANS/WP.24/2020/7). Оптимизация касается как транспортных операций, так и инфраструктуры. Цифровизация рассматривается в качестве одного из путей комплексной оптимизации как операционной деятельности, так и инфраструктуры.

IV. Возможные направления будущей деятельности

10. Для укрепления сектора интермодальных грузовых перевозок, которые являются не только более устойчивым решением для перемещения грузов, но и характеризуются меньшей уязвимостью в чрезвычайных ситуациях, подобных пандемии COVID-19, возможно, потребуется более широкое международное и межправительственное сотрудничество.

11. WP.24 в качестве органа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), занимающегося вопросами интермодальных перевозок, и главного межправительственного органа Организации Объединенных Наций в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), возможно, рассмотрит вопрос о своей будущей роли в налаживании более широкого международного сотрудничества в целях укрепления сектора интермодальных грузовых перевозок.

12. В рамках расширения межправительственного сотрудничества можно было бы рассмотреть следующие аспекты:

- протоколы для обеспечения совместимости данных в целях повышения прозрачности и интегрированности сетей, что делает возможным функционирование платформ для грузовых перевозок и объединение услуг в один пакет;
- Справочник по передовой практике стран ЕЭК по автоматизации в области интермодальных перевозок;
- сетевые объединения для сотрудничества в целях укрепления роли сектора интермодальных перевозок в регионе ЕЭК;
- сетевые объединения для гибкого планирования перевозок и интеграции различных видов транспорта;
- двусторонние или многосторонние совместные программы стимулирования КПБС и перевозок типа «катящееся шоссе», а также развития интермодальной инфраструктуры или укрепление сотрудничества для стимулирования интермодальных перевозок;
- единая политика в отношении платы за доступ к железнодорожной сети и маршруты для интермодальных перевозок, которые потенциально могут быть приоритизированы по сравнению с другими железнодорожными грузовыми маршрутами;
- разработка согласованных целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузоперевозок;
- наличие планов действий в чрезвычайных ситуациях для транспортных сетей применительно к интермодальным перевозкам, включая общую рамочную основу для распределения маршрутов поездов в чрезвычайных ситуациях с акцентом на интермодальные потоки в качестве основного метода перевозки грузов во время пандемий и иных чрезвычайных ситуаций;
- цифровизация документов в секторе интермодальных перевозок.

13. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) вместе с Протоколом о комбинированных перевозках на внутренних водных путях, которые представляют собой скоординированные программы развития соответственно комбинированных перевозок железнодорожным транспортом и комбинированных перевозок по внутренним водным путям, оформленные в виде правовых рамочных документов, возможно, могли бы играть более значительную роль в укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок.

14. Следует ожидать, что в этих правовых документах будет предусмотрено планирование на случай непредвиденных обстоятельств и определены базовые сети. Можно было бы также определить специальные процедуры перевозок во время чрезвычайных ситуаций.

15. Технические характеристики сетей, эксплуатационные параметры составов и минимальные стандарты инфраструктуры (приложения III и IV к СЛКП) могут быть пересмотрены с целью выявления возможных улучшений, которые могли бы способствовать укреплению сектора интермодальных грузовых перевозок. Можно было бы рассмотреть вопрос об интеграции решений на базе информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

16. Обзоры осуществления СЛКП и установление целевых показателей могли бы стать еще одним направлением деятельности, которое может способствовать активизации интермодальных грузовых перевозок.

17. Внимание можно будет уделить также поддержке действий и мер по совершенствованию грузовых перевозок и логистики, обозначенных в Руководстве по подготовке национальных генеральных планов (при условии его доработки). Ощутимую пользу могли бы принести и программы поддержки подготовки национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики с уделением первоочередного внимания интермодальным решениям и реализации этих планов.

18. Для облегчения этой деятельности WP.24, возможно, пожелает рассмотреть резолюцию об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок, представленную в проекте приложения, для ее принятия вышестоящим органом WP.24 — Комитетом по внутреннему транспорту — на его восемьдесят третьей сессии в феврале 2021 года.

Приложение

Проект резолюции об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок

Комитет по внутреннему транспорту,

напоминая о своей роли, предусмотренной в Стратегии на период до 2030 года, в качестве платформы ООН для содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связуемости и мобильности на внутреннем транспорте, и в контексте этой роли *обращая особое внимание* на работу по устойчивому и комплексному развитию инфраструктурной связуемости и мобильности в контексте интермодальных перевозок,

осознавая роль внутреннего транспорта и обеспечения его устойчивости в достижении целей в области устойчивого развития,

признавая важный вклад интермодальных грузовых перевозок в повышение устойчивости сектора грузовых перевозок и в этой связи *признавая* необходимость увеличения рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок,

осознавая важность Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП, а также роль, которую эти правовые документы играют в повышении эффективности международных интермодальных грузовых перевозок в регионе ЕЭК и их привлекательности для заказчиков,

высоко оценивая также деятельность Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике в области поощрения интермодальных перевозок и поддержки их развития путем разработки руководящих указаний и справочников,

отмечая повышенную устойчивость сектора интермодальных грузовых перевозок к таким чрезвычайным ситуациям, как пандемия COVID-19,

желает и впредь укреплять сектор интермодальных грузовых перевозок в регионе ЕЭК и в этой связи:

предлагает государствам — членам ЕЭК присоединиться к СЛКП и/или Протоколу, если они еще не сделали этого,

рекомендует Договаривающимся сторонам обоих правовых документов активизировать их осуществление и обновлять по мере необходимости содержащиеся в этих документах скоординированные планы развития и функционирования интермодальных сетей, а также обеспечивать их реализацию через национальные инвестиционные программы,

предлагает Договаривающимся сторонам создать через Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике механизм, позволяющий осуществлять мониторинг введения в эксплуатацию эффективных интермодальных сетей в соответствии с правовыми документами с уделением особого внимания «зеленой» логистике,

рекомендует далее Договаривающимся сторонам определить в обоих документах базовую интермодальную сеть, а также специальные процедуры для осуществления перевозок в рамках этой базовой сети во время чрезвычайных ситуаций, включая пандемии,

просит Договаривающиеся стороны и другие государства — члены ЕЭК, действуя под эгидой Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, принимать меры для обеспечения большей совместимости данных в целях повышения прозрачности и интегрированности сетей в интересах совершенствования процессов комбинирования услуг в ходе осуществления грузовых перевозок и рассмотреть пути включения вопросов совместимости данных в СЛКП,

предлагает правительствам заинтересованных государств — членов ЕЭК согласовать в рамках Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике соответствующие целевые показатели рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок и разработать план достижения этих целевых показателей, например, путем приоритизации международных интермодальных грузовых рейсов на уровне железнодорожной сети,

призывает Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике содействовать ускорению процесса автоматизации в секторе интермодальных перевозок и подготовить в этой связи руководство с информацией о передовой практике применения автоматизации в этом секторе,

предлагает далее Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике рассмотреть вопрос об оказании поддержки сетевым объединениям для гибкого планирования перевозок и интеграции различных видов транспорта, а также для укрепления позиции сектора интермодальных перевозок,

предлагает Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике поддержать усилия по цифровизации транспортных документов,

просит Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике при поддержке секретариата ЕЭК сообщить о прогрессе по вышеупомянутым вопросам по истечении пятилетнего периода.
