



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/113
3 November 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике¹

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике

ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ
НА ЕЕ СОРОК ШЕСТОЙ СЕССИИ²
(Париж, 4 октября 2006 года)

I. УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Испании, Литвы, Нидерландов, Португалии, Румынии, Сербии, Словении, Украины, Франции, Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовал представитель Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное

¹ ЕЭК ООН и ЕКМТ договорились о механизмах сотрудничества, создав Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, которая состоит из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегментом ЕЭК ООН является ее Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

² Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены на соответствующем вебсайте ЕЭК ООН (<http://www.unecsc.org/trans/wp24/welcome.html>) либо через систему СОД Организации Объединенных Наций (<http://documents.un.org>).

бюро по контейнерам (МБК), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП).

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/112), включив в нее следующий пункт: "Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2007 году".

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ

3. Рабочая группа утвердила доклад и резюме решений, принятых на ее пятьдесят пятой сессии, на основе проекта доклада, подготовленного секретариатом в сотрудничестве с Председателем (ECE/TRANS/WP.24/111).

IV. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ)

4. Рабочая группа заслушала информацию о последних изменениях, которые произошли в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН (ECE/TRANS/166), и об осуществлении реформы ЕЭК ООН, которая привела к оптимизации структуры управления ЕЭК ООН (E/ECE/1434/Rev.1). В связи с этим были определены новые приоритеты в программе работы ЕЭК ООН и была укреплена ее подпрограмма по транспорту, в частности в том, что касается вопросов пересечения границ и экологических аспектов перевозок.

5. В этой связи Рабочая группа отметила, что КВТ в настоящее время пересматривает свою межправительственную структуру с целью повышения эффективности и актуальности своей деятельности и обеспечения ее последовательности с учетом выделяемых ресурсов. Председатель от имени Рабочей группы сообщил Бюро КВТ о том, что большое значение придается дальнейшему укреплению сотрудничества и совместной деятельности всех групп, занимающихся транспортом в рамках ЕЭК ООН. Он также сослался на положительный опыт, который накопила Рабочая группа, функционируя в тесном контакте - с 2004 года на совместной основе - с ЕКМТ. Это помогло не только оптимизировать соответствующие межправительственные процедуры, но и обеспечить синергический эффект политической, технической и правовой деятельности в области интермодальных перевозок и логистики на общеевропейском уровне. Яркими примерами в этом отношении служат совместная организация Киевского семинара по интермодальным перевозкам между Европой и Азией, переговоры, нацеленные на

выработку общей позиции по стандартизации ИСО 45-футовых контейнеров, а также подготовка КВТ и Советом министров ЕКМТ рекомендации относительно типовых планов действий и соглашений о партнерстве в секторе интермодальных перевозок.

V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

6. Рабочая группа была проинформирована представителями Венгрии, Германии, Сербии и Франции о создании нового терминала БИЛК в Будапеште с целью обеспечения логистических услуг и комбинированных перевозок, о подготовке генерального плана по грузовым перевозкам и логистике в Германии, об учреждении межминистерского подразделения во Франции для прогнозирования изменений в области логистики и о начале эксперимента, связанного с эксплуатацией "движущегося шоссе" (РО-ЛА) между Турцией и Австрией протяженностью около 2 000 км с транзитом через Болгарию, Сербию, Хорватию и Словению (неофициальные документы № 8, 12 и 13 (2006 год)).

7. Председатель МБК представил материалы о новых изменениях в области контейнерной безопасности, которые выходят за рамки применения механических и электронных пломб (уже стандартизированных) и предполагают эксплуатацию так называемых "интеллектуальных контейнеров" с предоставлением информации о движении двери контейнера в ходе транспортной операции.

8. В рамках своей деятельности по наблюдению за весом и габаритами грузовых единиц Рабочая группа рассмотрела результаты проведенного МСККП исследования по вопросу об экономических последствиях эксплуатации прицепных поездов типа "Gigaliner" для комбинированных перевозок в Европе. Расчеты, произведенные МСККП в рамках соответствующего моделирования, показали, что уже 50-процентное повышение грузоподъемности таких прицепных поездов позволит снизить затраты, связанные с автомобильными перевозками, на 20-25% и может способствовать переносу на автомобильный транспорт порядка 55% грузов, приходящихся на комбинированные перевозки. И хотя о конкретных масштабах подобного переноса перевозок на автомобильный транспорт можно спорить, Рабочая группа сочла, что указанная тенденция является совершенно четкой и подтверждается результатами другого анализа, проведенного Обществом по исследованию комбинированных грузовых перевозок Германии (SGKV). Эксплуатация таких прицепных поездов, максимальная длина которых составляет 22,5 м, а вес - до 60 т, в настоящее время допускается на экспериментальной основе, причем только на конкретных участках автомагистралей Германии и Нидерландов. Их эксплуатация также сопряжена с проблемами безопасности дорожного движения и пригодности автотранспортных инфраструктур и терминалов, которые пока еще тщательно не изучены.

VI. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (КИЕВ, 27 И 28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА)

9. Вопрос о последующей деятельности в контексте Киевского семинара был рассмотрен главным образом сегментом ЕКМТ Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН 3 октября 2006 года с учетом итогов дискуссий, прошедших на предыдущих сессиях (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107, пункты 4-6; TRANS/WP.24/109, пункты 4-12; ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 5-10 и приложение 1), а также в контексте рамочного плана действий по стимулированию интермодальных перевозок на транспортных соединениях между Европой и Азией, который был принят Советом министров ЕКМТ в 2005 году.

10. Представитель центра наблюдений за интермодальными перевозками в Украине передал первый доклад о ходе работы в контексте маршрутов интермодальных перевозок Север-Юг (С-Е 10, 95, 70, 70/2; Хельсинки - Стамбул/Александруполис) и Восток-Запад (С-Е 30: Дрезден - Киев), являющихся составной частью евроазиатских транспортных коридоров. При содействии секретариата этот центр наблюдений попытался собрать и обновить информацию по этим маршрутам, охватывающую 39 инфраструктур, а также эксплуатационные параметры железнодорожных перевозок (14 параметров), комбинированных перевозок (12 параметров), терминалов (5 параметров), пунктов пересечения границ (3 параметра) и других объектов комбинированных перевозок (5 параметров). Некоторые из этих данных уже доступны в онлайн-режиме на вебсайте ЕЭК ООН (<http://enece.unog.ch/wp24/agtc.asp>). Вместе с тем было отмечено, что все еще имеются значительные пробелы в данных. Секретариатам ЕКМТ и ЕЭК ООН было поручено и впредь оказывать содействие этому центру наблюдений в его деятельности и направлять заинтересованным странам официальные сообщения относительно его роли и функций.

11. Данный центр наблюдений в соответствии со своим мандатом будет представлять информацию об интермодальных транспортных операциях на двух вышеупомянутых транспортных маршрутах, служить форумом для обмена мнениями между операторами и правительствами и при необходимости обеспечивать принятие корректировочных мер на основе оптимальной практики, используемой в других сферах, а также типовых планов действий и соглашений о партнерстве, подготовленных Рабочей группой.

12. В соответствии с принятым ранее решением первый доклад об опыте, накопленном центром наблюдений, и о достигнутых им результатах будет рассмотрен Рабочей группой

на ее осенней сессии 2007 года (предельный срок для представления документации, 30 июня 2007 года).

13. В этой связи Рабочая группа была проинформирована секретариатом общеевропейского транспортного коридора III, совпадающего с маршрутом интермодальных перевозок Восток-Запад, относящимся к ведению центра наблюдений, о технических, административных и правовых требованиях по обеспечению эксплуатационной совместимости, которые должны быть выполнены для предоставления эффективных услуг по интермодальным перевозкам в рамках данного коридора.

VII. ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫХ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ

14. Рабочая группа напомнила, что на Киевском семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН постоянно возникающие проблемы при пересечении границ, особенно в ходе железнодорожных перевозок, были обозначены в качестве основного слабого места в деле эффективного развития транспортных связей между Европой и Азией (TRANS/WP.24/2005/1). Впоследствии Совет министров ЕКМТ в своем плане действий подчеркнул, что проблеме облегчения пересечения границ необходимо уделять приоритетное внимание с учетом всех компонентов и всех видов транспорта, но с упором на железнодорожные перевозки.

15. В соответствии с этим решением Рабочая группа на своей последней сессии определила три стратегических элемента работы, которые в долгосрочной перспективе должны служить основой для международной деятельности в этой области. В данном контексте Рабочая группа рекомендовала незамедлительно рассмотреть ряд вопросов краткосрочного характера на компетентных международных форумах (TRANS/WP.24/109, пункт 18):

- a) Унифицированная правовая система регулирования железнодорожных перевозок, которая должна устранить нынешнее разделение на режимы КОТИФ и СМГС

Рабочая группа отметила, что разработка единой накладной МГК/СМГС, которой занимались МКЖТ и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), завершена. После подготовки соответствующего персонала (работников грузоотправителей, грузополучателей, железных дорог и таможенных органов) сейчас на добровольной основе вводится новая накладная, служащая подтверждением существования договоров железнодорожной перевозки как МГК, так и СМГС, которая первоначально будет использоваться только в нескольких

транспортных коридорах. 25 июля 2006 года из Украины в Германию отправился первый международный грузовой состав с новой общей накладной МГК/СМГС. Представитель МКЖТ также сообщил, что МКЖТ и ОСЖД продолжают разработку стандартных условий ответственности и согласованных условий заключения договоров, а также электронного варианта общей накладной МГК/СМГС, который уже используется некоторыми железнодорожными предприятиями, причем первоначально только совместно с основным документом в печатном формате; вместе с тем с апреля 2007 года будет осуществлен переход на использование по возможности единого транспортного документа.

Рабочая группа приветствовала такие изменения и поздравила МКЖТ и ОСЖД с этими достижениями, знаменующими собой важный этап в выполнении одной из согласованных Рабочей группой целей международной деятельности в этой сфере, состоящей в обеспечении прямой перевозки грузов железнодорожным транспортом в рамках единого правового режима от побережья Атлантического океана до побережья Тихого океана. В этой связи Рабочая группа отметила, что 1 июля 2006 года вступил в силу новый вариант Конвенции о международном железнодорожном транспорте (КОТИФ).

b) Единая система железнодорожного таможенного транзита

Рабочая группа отметила, что 9 февраля 2006 года КВТ принял текст Конвенции ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, которая предусматривает признание накладной СМГС в качестве таможенного документа в странах - членах СМГС, ратифицировавших эту Конвенцию (ECE/TRANS/2006/9 и Corr.1). Новая Конвенция уже переведена на английский, китайский, русский и французский языки и должна быть открыта для подписания до конца 2006 года.

c) Приложение о международных железнодорожных перевозках к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год)

Рабочая группа ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в настоящее время рассматривает внесенные ОСЖД предложения относительно мер по облегчению процедур пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок, которые могут быть включены в новое приложение 9 к Конвенции о "согласовании" (ECE/TRANS/WP.30/2006/13). Эти предложения содержат некоторые общие положения о координируемых на национальном или международном уровне и

взаимно признаваемых процедурах контроля в пунктах пересечения границ, а также о факультативном использовании общей накладной МГК/СМГС. С целью завершения разработки этих положений и до представления их на утверждение Административному комитету Конвенции о "согласовании" странам было предложено передать в секретариат для включения в это приложение конкретные предложения, которые можно было бы рассмотреть на международной конференции по облегчению движения железнодорожного транспорта, которую планируется провести весной 2007 года.

16. Рабочая группа приветствовала достигнутый прогресс в области осуществления трех указанных выше стратегических элементов деятельности. Она поручила секретариату и впредь отслеживать все изменения в этой сфере, а также приложить все усилия для содействия урегулированию еще не решенных проблем.

VIII. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

17. Рабочая группа напомнила, что на своей последней из состоявшихся сессий она рассмотрела подготовленное по просьбе Европейской комиссии исследование, содержащее первый проект единообразных правил, регулирующих ответственность при интермодальных перевозках, где риск сконцентрирован на одной стороне и предусматривается строгая и полная ответственность перевозчика по договору (оператора интермодальной перевозки) за все виды потерь (ущерб, утрату, задержку), независимо от того, на каком этапе перевозки были понесены потери, и независимо от причин таких потерь (неофициальный документ № 1 (2006 год)). Было выражено мнение, что приведенные в этом исследовании правила установления ответственности при интермодальных перевозках, по-видимому, являются шагом в правильном направлении, так как они обеспечивают простые, транспарентные, единообразные и строгие рамки, в котором ответственность возлагается на единого оператора мультимодальной перевозки (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 14-18).

18. Рабочая группа отметила, что консультации с общественностью по вопросам логистики в целях стимулирования грузовых интермодальных перевозок, организованные Европейской комиссией 25 апреля 2006 года, не способствовали формулированию выводов о значении проблемы мультимодальной ответственности и о возможных путях ее решения на европейском уровне либо в общеевропейском контексте. На этих консультациях различные заинтересованные стороны лишь выразили те мнения, которые уже были озвучены в ходе двух "слушаний" с участием представителей соответствующих промышленных групп, которые уже проводились секретариатом в 2000 году

(TRANS/WP.30/2000/3; TRANS/WP.24/2002/6). Аналогичные различающиеся мнения были отражены также в меморандумах, представленных КЛЕКАТ, ЕОКП и МСАТ (неофициальные документы № 6 и 11 (2006 год)).

19. От имени Рабочей группы секретариат внес вклад в проведение этих консультаций, представив документ, содержащий резюме соображений Рабочей группы по данной теме. В документе было отмечено, что любая новая система гражданской ответственности для мультимодальных перевозок должна быть рентабельной, приемлемой для транспортной отрасли, однородной и совместимой с действующими режимами ответственности в рамках одного вида транспорта. Она также должна быть легкой для понимания и транспарентной и должна обеспечивать строгие рамки ответственности за все виды потерь (ущерб, утрату, задержку), независимо от того, на каком этапе перевозки были понесены потери, и независимо от причин таких потерь. В этом документе также изложены критерии, которым надлежит следовать при решении вопроса о распределении ответственности между перевозчиками и грузоотправителями (ECE/TRANS/WP.24/2006/5).

20. Исходя из своего конкретного мандата, который был дан Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162, пункт 4), и признавая, что большая часть европейских операций по интермодальным перевозкам выходит далеко за рамки Европейского союза и выполняется за пределами его границ - в связи с чем, по всей видимости, требуется принять соответствующее общеевропейское решение, - Рабочая группа сочла, что приступить к работе по общеевропейскому режиму гражданской ответственности в области интермодальных перевозок с охватом автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и каботажных морских перевозок, по-видимому, преждевременно. Разрабатываемый в рамках Комиссии Организации Объединенных Наций по международному торговому праву (ЮНСИТРАЛ) проект документа, рассмотрение которого продолжается в Европейской комиссии и который становится все более сложным и трудным для понимания, пока не дает достаточно четких указаний и аргументов, подтверждающих полезность такой новой инициативы.

21. Секретариату было поручено продолжать сотрудничество с компетентными службами Европейской комиссии и отслеживать изменения в данной сфере, в частности связанные с деятельностью ЮНСИТРАЛ, и надлежащим образом информировать Рабочую группу на ее следующих сессиях.

IX. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)

a) Статус Соглашения СЛКП

22. Рабочая группа приняла к сведению, что в настоящее время Договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП являются 28 стран³.

23. Обновленный сводный текст Соглашения СЛКП содержится в документе ECE/TRANS/88/Rev.4 и будет доступен на вебсайте Рабочей группы на английском, русском и французском языках (www.unecce.org/trns/conventn/legalinst.html)⁴.

24. В соответствии с обращенной к нему просьбой, секретариат подготовил карту сетей СЛКП и СМЖЛ, указав предлагаемые линии, позволяющие расширить нынешнюю сеть СЛКП на Центральную Азию, Кавказ и далее на Азию (неофициальный документ № 7 (2006 год)). Эта карта имеется также в электронном формате и доступна на соответствующем вебсайте ЕЭК ООН в рубрике "СЛКП", приведенной в правой части меню (ЕЭК ООН - Отдел транспорта - Интермодальные перевозки и логистика (WP.24)).

b) Статус предлагаемых поправок, принятых Рабочей группой

25. Рабочая группа была проинформирована о том, что большой пакет положений о поправках (TRANS/WP.24/2005/6), принятых Рабочей группой 8 марта 2005 года (TRANS/WP.24/107, пункт 11), вступил в силу 20 мая 2006 года (см. уведомление депозитария C.N.153.2006.TREATIES-1. - <http://www.unecce.org/trans/wp24/depnot.html>).

³ Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, 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.

c) Новые предложения о поправках

26. На своей последней сессии Рабочая группа в предварительном порядке рассмотрела предложения о поправках, касающиеся Латвии, по которым должны быть проведены необходимые консультации между странами, которые непосредственно заинтересованы в принятии таких предложений (статья 15 СЛКП) (неофициальный документ № 3 (2006 год)). В соответствии с мнениями, выраженными Рабочей группой (ECE/TRANS/WP.24/111, пункт 25), секретариат подготовил на основе итогов рассмотрения, проведенного непосредственно заинтересованными странами, предложения о включении в СЛКП и, возможно, в СМЖЛ ряда железнодорожных линий, дополняющих существующие сети и охватывающих основные международные общеевропейские транспортные маршруты железнодорожных и комбинированных перевозок в Беларуси, Латвии, Российской Федерации и Эстонии (неофициальный документ № 9 (2006 год)). Рабочая группа приняла к сведению эти предложения и решила рассмотреть их по возможности на своей следующей сессии.

27. Рабочая группа поручила секретариату завершить разработку еще одного пакета предложений о поправках, основывающихся на итогах ранее проделанной работы (TRANS/WP.24/2005/2) и связанных с расширением сети СЛКП на Центральную Азию и Кавказ, для рассмотрения на одной из своих последующих сессий.

d) Электронный перечень стандартов СЛКП (электронная "желтая книга")

28. Рабочая группа приветствовала введение в действие нового вебсайта, обеспечивающего в онлайн-режиме доступ к информации о функционировании общеевропейских сетей железнодорожных и интермодальных перевозок и об их соответствии стандартам инфраструктуры и эффективности, предусмотренным в Соглашении СМЖЛ и Соглашении СЛКП. Данный электронный перечень, заменяющий собой предыдущие публикации в рамках серии так называемых "желтых книг", можно получить через соответствующий вебсайт ЕЭК ООН (<http://unece.onog.ch/wp24/agtc.aspx>).

29. Эта новая система, разработанная и обслуживаемая Отделом транспорта ЕЭК ООН, в настоящее время содержит информацию о 24 стандартах инфраструктуры, охватывающую все основные международные линии железнодорожных и комбинированных перевозок в тех странах (в 31 стране), которые являются Сторонами Соглашения СМЖЛ или СЛКП. Эта информация имеется в виде файлов данных и диаграмм, позволяющих без труда осуществлять толкования и проводить сопоставления между странами и отдельными участками линий.

30. Рабочая группа сочла, что эта новая вебсистема является первой важной вехой в деле эффективного отслеживания хода осуществления Соглашения СМЖЛ и Соглашения СЛКП на национальном уровне и может служить примером для таких других конвенций и соглашений в этой области, как СМА (дороги категории E) и СМВП (внутренний водный транспорт). В этом случае она позволит производить надлежащие сопоставления по основным транспортным коридорам с охватом всех видов внутреннего транспорта на общеевропейском уровне.

31. В настоящее время все еще имеются пробелы в данных по ряду основных маршрутов в некоторых странах. Секретариату было поручено в первоочередном порядке заполнить эти пробелы. К заинтересованным Договаривающимся сторонам была обращена просьба осуществлять сотрудничество с секретариатом в этой связи. На втором этапе можно было бы расширить охват данных по 41 стандарту, предусмотренному в Соглашении СЛКП, с тем чтобы охватить все евро-азиатские сухопутные транспортные соединения и по мере возможности обеспечить временные ряды данных, позволяющие выявлять изменения, происходящие на таких соединениях с течением времени. Аналогичным образом можно было бы также наблюдать и за выполнением транспортных рекомендаций и резолюций.

X. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП

32. Протокол к Соглашению СЛКП подписали 15 и ратифицировали 7 стран⁵, однако он еще не вступил в силу. Текст Протокола содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2 (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

33. Рабочая группа напомнила о заявлениях, сделанных представителями Венгрии и Словакии на ее последней сессии, о том, что их страны вскоре присоединятся к Протоколу. Это приведет к вступлению Протокола в силу, так как соответствующие положения статьи 9 Протокола предусматривают, что он вступает в силу, если один или несколько водных путей, охватываемых Протоколом, непрерывно соединяют территории, по крайней мере, трех Договаривающихся сторон. С присоединением Венгрии и Словакии путь по Дунаю (С-Е 80) обеспечит непрерывное соединение территорий четырех стран, а именно: Болгарии, Венгрии, Румынии и Словакии.

⁵ Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

34. Делегация Венгрии проинформировала Рабочую группу о том, что Венгрия ратифицировала этот Протокол 31 августа 2006 года (Указ 185/2006 (VIII. 31) и что в надлежащее время об этом будет соответствующим образом проинформирован депозитарий.

35. После вступления Протокола в силу Рабочая группа рассмотрит возможные изменения для стандартов, указанных в этом Протоколе (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33), вместе с другими предложениями о поправках, которые ранее были внесены Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (TRANS/WP.24/97, пункт 23).

XI. ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ

36. На своей сорок четвертой сессии в октябре 2005 года Рабочая группа утвердила программу работы на период 2006-2010 годов ([TRANS/WP.24/109](#), приложение). Затем эта программа была одобрена Комитетом по внутреннему транспорту в феврале 2006 года ([ECE/TRANS/166](#), пункт 125).

37. С учетом решения о преобразовании ЕКМТ в международный транспортный форум и о роспуске его групп экспертов (кроме Группы по автомобильному транспорту), включая Группу по интермодальным перевозкам и логистике, Рабочая группа в тесном сотрудничестве с делегациями Группы ЕКМТ решила продолжить осуществление некоторых важных мероприятий, которые до настоящего времени проводились Совместной группой. При пересмотре своей программы работы в этой связи Рабочая группа исходила из стратегических целей КВТ (ECE/TRANS/156, приложение 1), необходимости оптимизации этой деятельности и ее осуществления таким образом, чтобы избежать возможного дублирования с мероприятиями и мандатами других рабочих групп ЕЭК ООН и международных организаций.

38. На основе неофициального документа № 10 (2006 год) Рабочая группа предложила включить в свою программу работы на 2006-2010 годы еще четыре элемента, дополняющих текущую деятельность Рабочей группы, отраженную в приведенной ниже таблице, и придающих новый стимул ее деятельности. На этой основе Рабочая группа приняла свою новую программу работы, изложенную в приложении к настоящему докладу, для рассмотрения КВТ в феврале 2007 года.

39. Рабочая группа выразила мнение о том, что следует рекомендовать включить в программы работы рабочих групп ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) и по статистике транспорта (WP.6) важные элементы программы работы Совместной группы, затрагивающие а) последствия снятия ограничений на железнодорожные

грузовые перевозки для развития комбинированных перевозок и b) потребность в получении согласованных статистических данных об интермодальных перевозках.

40. Рабочая группа сочла, что включение этих новых элементов в ее программу работы необязательно потребует выделения дополнительных ресурсов для основной деятельности секретариата. С другой стороны, после потери двух сессионных дней в году в результате упразднения сегмента ЕКМТ Совместной группы Рабочая группа будет располагать только тремя сессионными днями в году для завершения своей работы. Это не позволит ей продолжать практику проведения двух сессий в год, так как обосновать необходимость проведения заседаний в течение одного дня довольно трудно, особенно в случае делегаций от стран, расположенных вдалеке от места проведения сессии. Для того чтобы своевременно реагировать на происходящие изменения в области контейнеризации, интермодальных перевозок и логистики, как это делалось в прошлом, и обеспечивать для правительств, межправительственных и неправительственных организаций, а также заинтересованных промышленных кругов постоянную и реальную платформу для обмена мнениями и информацией об оптимальной практике в этой быстро развивающейся сфере, необходимо проводить по крайней мере две сессии в год.

41. Таким образом, с учетом того что КВТ возлагает на Рабочую группу высокоприоритетные задачи, она просит выделить ей один (1) дополнительный сессионный день в году.

Ключевые элементы предлагаемой новой программы работы на 2006-2010 годы

| Подпрограмма 02.9 ЕЭК ООН: Интермодальные перевозки и логистика | | | | |
|--|---|---|--|---|
| Порядок очередности | Элемент программы | Результаты, полученные ЕЭК ООН в 2006 году | Предлагаемые новые элементы работы (Группа ЕКМТ/ЕЭК ООН) | Замечания |
| Постоянная деятельность | | | | |
| 1 | а) Рассмотрение мер по повышению эффективности интермодальных перевозок как части устойчивой транспортной системы | Контроль и анализ осуществления рекомендации ЕКМТ/ЕЭК ООН о типовых планах действий и соглашениях о партнерстве | Контроль за осуществлением Сводной резолюции ЕКМТ по смешанным перевозкам и пересмотр этой Резолюции | Резолюция ЕКМТ охватывает все стратегические решения, принятые министрами транспорта в этой области |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | Контроль и анализ национальных мер по стимулированию интермодальных перевозок | Механизмы отчетности и распространения данных, возможно, нуждаются в оптимизации |
| 1 | b) Осуществление, пересмотр и обновление соглашения СЛКП | Расширение сети СЛКП на Центральную Азию и Кавказ для включения новых линий Восток-Запад | | |
| 1 | с) Контроль за весом и габаритами грузовых единиц, включая правила безопасности | Годовой доклад о последних изменениях в соответствии с резолюцией № 241 КВТ | | |
| 2 | d) Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики для принятия стратегических решений на транспорте | Рассмотрение проблем и разработка региональных механизмов реализации на основе исследований ЕКМТ | Более полное понимание логистических изменений и их воздействия на спрос на перевозки и выбор вида транспорта | Для определения конкретных видов деятельности следует дождаться разработки плана действий (в начале 2007 года) |
| 2 | е) Анализ мер по оптимизации работы терминалов и погрузочно-разгрузочных операций | Анализ эффективности работы терминалов | | |
| 2 | ф) Наблюдение за техническими, экономическими и экологическими аспектами интермодальных перевозок/ отчетность по этим аспектам | Некоторые доклады секретариата в качестве основы для рассмотрения данной проблемы Рабочей группы | | |
| Деятельность, ограниченная во времени | | | | |
| 1 | Согласование и гармонизация режимов ответственности в области интермодальных перевозок | Контроль и при необходимости инициирование деятельности по подготовке правового документа | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| 2 | Евро-азиатские транспортные соединения и последствия для организации интермодальных перевозок в Европе | Определение мер по облегчению процедур пересечения границ и проблемы эксплуатационной совместимости транспортных инфраструктур | Информация о результатах обмена опытом по интермодальным перевозкам в Турции | Помимо нового центра наблюдений в Украине, вопрос о потенциальных услугах по интермодальным перевозкам в евро-азиатских транспортных коридорах рассматривается также в рамках обмена опытом, проводящегося ЕКМТ |
|---|--|--|--|---|

ХII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2007 ГОДУ

42. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и избрала г-на Маяйра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для ее сессий в 2007 году.

ХIII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

43. Рабочая группа отметила, что ее весеннюю сессию планируется провести 5 и 6 марта 2007 года в Женеве.

44. Проведение весенней сессии запланировано на первую неделю октября 2007 года.

ХIV. ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ

45. В соответствии с достигнутой договоренностью и согласно решению КВТ ([ECE/TRANS/156, пункт 6](#)) секретариат в сотрудничестве с Председателем и после консультации с делегатами подготовил настоящий доклад и резюме решений, принятых Рабочей группой.

Приложение**ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ****ПОДПРОГРАММА 02.9: ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА⁶**

Содействие развитию комбинированных и интермодальных перевозок Очередность: 1

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

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

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- а) Рассмотрение мер для повышения эффективности интермодальных перевозок как части устойчивой транспортной системы, в рамках которой грузы перевозятся в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве с последовательным использованием двух или более видов транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. **Контроль за осуществлением Сводной резолюции ЕКМТ по смешанным перевозкам, принятой в Бухаресте в 2002 году, и пересмотр этой резолюции (СЕМТ/СМ (2002)3/Final). Контроль и анализ национальных мер по стимулированию интермодальных перевозок.** Анализ путей разработки согласованного набора методов оптимальной практики и моделей партнерства для интермодальных транспортных операций (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и каботажное морское судоходство). Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Контроль за использованием процедур осуществления "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве с целью развития интермодального транспорта, подготовленных Рабочей группой и принятых Советом министров ЕКМТ (Москва, 24 и 25 мая 2005 года) и Комитетом

⁶ Текст в квадратных скобках [...] предлагается исключить; текст, выделенный **жирным шрифтом**, предлагается добавить.

по внутреннему транспорту в 2006 году, и при необходимости разработка таких процедур.

b) Обзор и обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) в целях:

- расширения сети СЛКП на все заинтересованные страны - члены ЕЭК ООН с учетом работы, которая уже была проделана ЭСКАТО ООН и ОСЖД;
- учета новых тенденций на транспортных рынках (спроса и требований), обусловленных, в частности, глобализацией мировой экономики, включая новые транспортные потоки Восток-Запад;
- применения и, когда это выполнимо, улучшения существующих стандартов и эксплуатационных параметров;
- повышения нормативных требований в области охраны окружающей среды, потребления энергии, а также общей и эксплуатационной безопасности.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Утверждение расширенной сети СЛКП, охватывающей территорию всех стран - членов ЕЭК ООН в Центральной Азии и на Кавказе. Включение в Соглашение СЛКП новых линий комбинированных перевозок Восток-Запад.

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

Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Рассмотрение проблем на основе одного годового доклада о последних изменениях в этой области, который будет подготовлен секретариатом ЕЭК ООН.

d) Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по **спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по** эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно общей и эксплуатационной безопасности на транспорте.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Обзор технических и правовых вопросов и разработка региональных инструментов и мер по осуществлению на основе соображений и результатов анализа, которые представит ЕКМТ.

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

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Доклад, который будет подготовлен на основе информации, представленной правительствами стран - членов ЕЭК ООН и международными организациями, и который позволит разработать критерии для эффективного функционирования интермодальных терминалов.

- f) Наблюдение со стороны секретариата от имени Рабочей группы за ходом изучения перечисленных ниже вопросов, которые рассматриваются Рабочей группой только по конкретному запросу, и подготовка им соответствующих докладов:
- обновление терминологии интермодальных перевозок и ее перевод на арабский, испанский и китайский языки для оказания содействия в распространении совместного глоссария терминов ЕКМТ, ЕК и ЕЭК ООН, используемых в этой области;
 - операции и технологии, используемые в интермодальных перевозках (включая внутренние водные пути и прибрежное судоходство), в качестве основы для возможной подготовки международного компендиума методов безопасной обработки и временного хранения опасных грузов;
 - национальные процедуры допущения к эксплуатации контейнеров и съемных кузовов в рамках соответствующих конвенций, например Конвенции КБК, в целях содействия согласованию таких процедур;
 - новые виды услуг и технологий в рамках комбинированных и интермодальных перевозок, включая взаимодействие морского/внутреннего водного и морского/наземного транспорта, и использование бимодальных автомобильно-железнодорожных транспортных средств в целях создания условий для анализа потенциальных возможностей интермодальных перевозок;
 - информационные потребности для операций по перевалке и обработке при использовании систем маркировки, кодирования и идентификации для

транспортных средств и грузовых единиц в ходе интермодальных перевозок, включая электронную обработку данных;

- анализ экономических и экологических аспектов интермодальных перевозок, включая административные меры и деятельность транспортной отрасли, в целях содействия устойчивому развитию транспорта. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Доклад(ы), который (которые) надлежащим образом будет (будут) подготовлен(ы) секретариатом в качестве основы для обсуждения Рабочей группой.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- g) Анализ возможностей согласования и гармонизации режимов ответственности, регулирующих операции по интермодальным перевозкам. Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: Обзор соответствующей деятельности, проводимой международными организациями, и при необходимости подготовка проекта правового документа по мультимодальным сухопутным перевозкам в регионе ЕЭК ООН.

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

Результат, ожидаемый в 2006/2007 году: На основе рекомендаций, принятых на Киевском семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам между Европой и Азией, а также соответствующего рамочного плана действий, принятого Советом министров ЕКМТ (Москва, 24 и 25 мая 2005 года), обзор мер, направленных на облегчение процедур пересечения границ, и анализ соответствия различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и возможностей их согласования в долгосрочной перспективе.
