


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

Пятьдесят четвертая сессия
Женева, 2–3 ноября 2011 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	3
III. Новые изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)	6–17	3
A. Тенденции и эффективность работы в секторе интермодальных перевозок и логистики	6–13	3
B. Общеевропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта	14	5
C. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики	15	5
D. Идентификация интермодальных грузовых единиц в Европе (код ILU)	16–17	5
IV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 3 повестки дня)	18–20	6
V. Последующая деятельность в контексте темы 2010 года: возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям (пункт 4 повестки дня)	21–23	6
VI. Тема 2011 года: роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня)	24–29	7

VII.	Тема для обстоятельного обсуждения в 2012 году (пункт 6 повестки дня)	30–31	8
VIII.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (пункт 7 повестки дня)	32–41	9
	A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам	32–33	9
	B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СЛКП)	34–36	9
	C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	37–41	10
IX.	Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 8 повестки дня)	42–47	11
	A. Статус Протокола	44–45	11
	B. Предложения по поправкам	46–47	12
X.	Режимы гражданской ответственности в секторе интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)	48–53	12
XI.	Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 10 повестки дня)	54–60	15
XII.	Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках: модульная концепция (пункт 11 повестки дня)	61–62	14
XIII.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и другие прикладные технологии для интермодальных перевозок (пункт 12 повестки дня)	63–64	15
XIV.	Деятельность международных организаций в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня)	65	15
XV.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 14 повестки дня)	66	15
XVI.	Программа работы, двухгодичная оценка и круг ведения Рабочей группы (пункт 15 повестки дня)	67–71	16
	A. Программа работы и двухгодичная оценка на 2012–2013 годы	67–68	16
	B. План работы на 2012–2016 годы	69	16
	C. Круг ведения (КВ)	70–71	16
XVII.	Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня)	72	17
XVIII.	Сроки и место проведения следующих сессий (пункт 17 повестки дня)	73–75	17
XIX.	Резюме решений (пункт 18 повестки дня)	76	17
Приложение			
	Предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, принятые Рабочей группой 4 ноября 2011 года		18

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике провела свою пятьдесят четвертую сессию 2 и 3 ноября 2011 года в Женеве. 3 ноября 2011 года состоялось совместное заседание продолжительностью в полдня с Рабочей группой по железнодорожному транспорту, на котором были рассмотрены пункты 5 и 7 с).
2. На сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Дании, Германии, Испании, Нидерландов, Румынии, Российской Федерации, Словакии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.
3. На сессии была представлена Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Были представлены следующие неправительственные организации: Международное бюро по контейнерам (МБК), Международный союз компаний по комбинированному автомобильно-железнодорожному перевозкам (МСККП), Международный союз железных дорог (МСЖД). По приглашению секретариата в сессии приняли участие Ассоциация грузовых деревень (Германия) и компания "ЕТС консалтинг".
4. В соответствии с решением, принятым на пятьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 69), работой сессии руководил г-н М. Виардо (Франция).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/128

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/128).

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

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

6. На основе сообщений, сделанных представителями МСККП и МСЖД, Рабочая группа провела обмен мнениями по вопросу о последних изменениях и тенденциях в области интермодальных перевозок и логистики в странах – членах ЕЭК ООН.
7. На основе обстоятельных сообщений, сделанных представителем МСККП (предприятия МСККП осуществляют половину всех интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок в Европе), Рабочая группа отметила, что ежегодные темпы роста объема интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок составляли, начиная с конца 1990-х годов и до

¹ Все неофициальные документы и тексты сообщений, сделанных на сессии, имеются на следующем вебсайте: www.unecce.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html.

2008 года, порядка 6–7%. Финансово-экономический кризис привел уже в 2008 году к замедлению роста объема перевозок (+2%), а в 2009 году – к резкому сокращению на 17% (подробнее см. ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 6–13; ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 4–8).

8. В 2010 году предприятия МСККП вновь значительно увеличили объем перевозок – примерно на 8%, причем как несопровождаемых (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы), так и сопровождаемых ("катящееся шоссе"). Общий объем экспортных поставок составил порядка 3,03 млн. грузоотправок, или 6,06 млн. ТЕУ (5,16 млн. ТЕУ для несопровождаемых и 0,90 млн. ТЕУ для сопровождаемых перевозок)². Тем не менее посткризисные уровни еще не достигнуты.

9. Рост несопровождаемых перевозок произошел в основном в трансальпийских коридорах, на которые приходится около 60% от общего объема перевозок МСККП. Значительный рост сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок наблюдался в швейцарском и австрийском коридорах.

10. Объем международных перевозок увеличился в 2010 году на 9% (3,52 млн. ТЕУ), а национальных – лишь на 6% (2,54 млн. ТЕУ).

11. Особые проблемы возникли в 2010 году из-за отсутствия железнодорожных вагонов с нишами для колес, способных перевозить полуприцепы. В настоящее время на этот способ интермодальных перевозок приходится 10% всех автомобильно-железнодорожных перевозок, и эта цифра может еще увеличиться, так как число полуприцепов, пригодных для вертикальной перегрузки, быстро растет и достигло почти 50% всех новых произведенных единиц. В то же время многие железнодорожные вагоны с нишами для колес достигли конца своего срока службы и подлежат оперативной замене.

12. Объем интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок продолжал расти и в первой половине 2011 года. Однако во второй половине 2011 года эта повышательная тенденция уже замедляется. Прогноз на 2012 год мрачен, так как на экономический рост в Европе окажут негативное воздействие меры жесткой экономии, принятые в ряде европейских стран. Кроме того, запланированное временное закрытие Бреннерской железной дороги в 2012 году для технического обслуживания и восстановительных работ усложнит трансальпийское транспортное сообщение и может снизить его надежность и точность соблюдения графика движения, хотя расходы при этом увеличатся.

13. Рабочая группа была также проинформирована представителем МСЖД о результатах исследования по вопросу о межконтинентальных комбинированных перевозках (ИКОМОД), в соответствии с которыми ожидается, что годовой объем евро-азиатских железнодорожных перевозок к 2030 году может достигнуть 1 млн. ТЕУ, включая перевозки из Восточной Азии (главным образом из Китая), Казахстана и Монголии. Перевозки из Южной Азии могут добавить еще 150 000 ТЕУ в год. В принципе ежегодно в евро-азиатских коридорах уже можно перевозить почти 500 000 ТЕУ по четырем маршрутам на Транссибирской железной дороге (через порт Восточный, Манчжурию/Забайкальск или Монголию) и через Казахстан (Алашанькоу/Достык). Чтобы достичь таких объемов перевозок и завоевать долю на рынке у морского транспорта, евро-азиатский железнодорожный транспорт должен стать привлекательным для дорогостоящих товаров, которые производятся и потребляются далеко от основ-

² Одна грузоотправка эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

ных морских портов. Их высокие капитальные затраты могут сделать сравнительно короткие по продолжительности евро-азиатские железнодорожные перевозки конкурентоспособными (11 дней по сравнению с 30 днями в случае морских перевозок), если одновременно могут быть обеспечены высокая надежность, предсказуемость и регулярность услуг.

В. Общеевропейские изменения в политике в области интермодальных перевозок и транспорта

14. Представители Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Словакии, Франции и Чехии предоставили конкретную информацию о последних изменениях в области комбинированных перевозок в своих странах. В 2010 году во всех этих странах объем интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок – после его резкого снижения в 2009 году – восстановился. Представители Германии и Бельгии сообщили также, что схемы поддержки интермодальных перевозок и операций на терминалах соответственно в 2012 и 2013 году будут возобновлены.

С. Деятельность Европейской комиссии в области интермодальных перевозок и логистики

15. Ввиду отсутствия делегата от Европейской комиссии (ГД МОТР) никакой информации по этому вопросу предоставлено не было.

Д. Идентификация интермодальных грузовых единиц в Европе (код ILU)

16. Рабочая группа была проинформирована представителем МСККП о том, что код ILU, недавно введенный на основе европейского стандарта EN 13044-1, предусматривает указание кода собственника для идентификации европейских интермодальных грузовых единиц (т.е. съемных кузовов и полуприцепов). В будущем будет использоваться только один единообразный вид кодификации собственников грузовых единиц – всемирный код ВИС для грузовых контейнеров (ISO 6346) и новый код ILU для европейских грузовых единиц, в полной мере совместимый с кодом ВИС.

17. Несмотря на то, что использование кода ILU не является обязательным, железнодорожные предприятия МСЖД и операторы МСККП приняли план осуществления. Коды ILU будут выдаваться с 1 июля 2012 года и стоить 250 евро. С 2014 года будут транспортироваться только интермодальные грузовые единицы, маркированные действительным кодом ВИС или кодом ILU, а с 2019 года каждая грузовая единица должна будет быть оснащена новой табличкой с кодом. Административные функции, связанные с кодом ILU, возложены на МСККП³.

³ Дополнительную информацию см. на сайте: www.ilu-code.eu.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/1 и Corr.1

18. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа продолжает работу, проводившуюся прежней Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

19. Рабочая группа приняла к сведению предоставленную Австрией обновленную и исправленную информацию (ECE/TRANS/WP.24/2011/1 и Corr.1) о согласованных 11 мерах политики. Она поручила секретариату продолжать направлять, по возможности раз в три года, предварительно заполненные вопросники странам – членам ЕЭК ООН в целях получения согласованных, сопоставимых и полных данных о правительственных мерах поддержки интермодальных перевозок.

20. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что с начала 2012 года секретариат разместит в Интернете информацию из 14 стран вместе со ссылками на правительственные сайты, предлагающие более подробную информацию на соответствующих национальных языках⁴. Странам, которые еще не передали соответствующую информацию в секретариат, было предложено сделать это. Такая информация должна быть доступной в качестве официального документа Рабочей группы.

V. Последующая деятельность в контексте темы 2010 года: возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/2

21. Рабочая группа приняла к сведению отчет секретариата о техническом визите в Страсбург (Франция, 16 и 17 мая 2011 года), завершившем мероприятия в рамках темы 2010 года: возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям (ECE/TRANS/WP.24/2011/2). Были проведены консультации с сотрудниками Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), после чего состоялся технический визит в порт Страсбург.

22. В рамках последующей деятельности по итогам этого визита в порт Страсбург Рабочая группа была проинформирована г-жой Сесиль Коа из акционерного общества "Судоходные пути Франции" (СПФ) о проведенном во Франции исследовании по вопросу об использовании 45-футовых контейнеров на внутреннем водном транспорте. Рабочая группа отметила, что такие контейнеры, позволяющие перевозить 6 дополнительных поддонов по сравнению с контейнерами ISO и имеющие те же грузовые технические характеристики, что и европейские автомобильные полуприцепы, используются сегодня в основном в каботажном судоходстве между портами побережья Европейского Се-

⁴ Такая информация будет доступна по адресу: www.unecese.org/trans/wp24/welcome.html.

вера, Соединенным Королевством и балтийскими государствами. В то время как международная перевозка таких 45-футовых контейнеров, как правило, по европейским автомобильным дорогам не допускается, их перевозка железнодорожным транспортом серьезных проблем не вызывает. Однако суда внутреннего плавания и транспортные узлы зачастую еще нуждаются в модернизации, чтобы можно было эффективно осуществлять перевозку и перевалку таких интермодальных грузовых единиц.

23. Завершая обсуждение этого вопроса, Рабочая группа сочла, что недавно введенный цикл мероприятий по годовой теме – подготовка справочного документа группой добровольцев, углубленные обсуждения на сессии Рабочей группы и технический визит – оказался весьма интересным и что работу в этом направлении следует продолжить. Секретариату было поручено обеспечить необходимое руководство этими мероприятиями и их координацию.

VI. Тема 2011 года: роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок (пункт 5 повестки дня)⁵

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

24. На основе документа секретариата и сообщений, сделанных г-ном Филиппом Риго из Регионального управления охраны окружающей среды, благоустройства территории и жилищного хозяйства (ДРЕАЛ) (Франция) и г-ном Томасом Нобелем, управляющим директором Ассоциации грузовых деревень (Германия), Рабочая группа, совместно с Рабочей группой по железнодорожному транспорту проанализировала и обсудила роль терминалов, логистических центров и грузовых деревень в развитии интермодальных и железнодорожных перевозок в Европе.

25. Участники совместного заседания рассмотрели передовой опыт в области планирования, строительства и функционирования интермодальных терминалов, логистических центров и грузовых деревень. В одной только Западной Европе существует более 100 таких важных и различающихся по типу, функциям и расположению объектов, которые обслуживают разных клиентов и разные рынки и были созданы с учетом конкретных коммерческих и политических целей, в том числе в сфере перевозочной деятельности (отказ от ненужных перевозок/уменьшение их объемов, перераспределение перевозок по видам транспорта), экономики (повышение транспортной производительности и качества логистических услуг, коммерческая гибкость), экологии (уменьшение шума и выбросов в атмосферу в чувствительных городских районах), планирования землепользования (перебазирование промышленного производства и его физическое отделение от мест проживания и проведения досуга), а также занятости.

26. Участники совместного заседания согласились с тем, что если частный сектор, как правило, отвечает за инвестиции в новые объекты и за их работу, то правительственные органы всех уровней играют важную роль в создании терминалов, логистических центров и грузовых деревень. Они отметили, что в некоторых странах – членах ЕЭК ООН правительства оказывают финансовую поддержку для инвестирования в инфраструктуру, чтобы добиться оптимального расположения этих объектов, обеспечить открытый доступ и избежать таких

⁵ Совместное заседание с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН.

негативных внешних эффектов, как дополнительные перевозки, пробки, шум и загрязнение воздуха. Некоторые страны предоставляют также поддержку в области технического оснащения и операций на терминалах, иногда только на начальном этапе.

27. Участники совместного заседания отметили, что в Соглашении СЛКП содержатся списки крупных терминалов (приложение II) и минимальные эксплуатационные характеристики, которые были разработаны в 1990-х годах и, возможно, требуют пересмотра и усовершенствования с учетом последних тенденций.

28. Рабочая группа сочла, что такие заседания, проводимые совместно с другими рабочими группами ЕЭК ООН по конкретной теме, полезны для ее деятельности и должны осуществляться по мере необходимости и при условии обеспечения достаточного времени в целях тщательного обсуждения тем.

29. Для завершения своей деятельности по теме 2011 года Рабочая группа предложила секретариату рассмотреть вопрос об организации, как и в прошлом, технического визита, позволяющего делегациям оценить практические возможности создания и функционирования интермодальных терминалов и логистических центров. На следующей сессии следует представить отчет о таких последующих мероприятиях.

VII. Тема для обстоятельного обсуждения в 2012 году (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2009/5

30. В соответствии со своей дорожной картой по будущей работе и оперативной деятельности (ECE/TRANS/WP.24/2009/5), принятой Рабочей группой в 2009 году (ECE/TRANS /WP.24/125, пункт 21), и после обзора ее деятельности, осуществленной в рамках темы 2010 года "Внутренний водный транспорт" (см. пункт 23 выше) и темы 2011 года "Интермодальные терминалы" (см. пункты 24–29 выше) Рабочая группа решила рассмотреть в 2012 году тему "Интеллектуальные транспортные системы – возможности и вызовы для интермодальных перевозок" (в рамках региональных и глобальных транспортных сетей).

31. Рабочая группа предложила добровольцам, которым окажет содействие секретариат, подготовить по этой теме, для ее осенней сессии 2012 года записку, в которую следует включить вопросы для обсуждения и предложения по мерам политики правительств стран – членов ЕЭК ООН.

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

A. Статус Соглашения СЛКП и состояние принятых предложений по поправкам

Документация: ECE/TRANS/88/Rev.5

32. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 32 Договаривающиеся стороны⁶. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5), карту сети СЛКП, перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария имеются на вебсайте Рабочей группы www.unecse.org/trans/wp24/welcome.html.

33. В настоящее время вступили в силу восемь поправок к Соглашению, последняя из которых – 10 декабря 2009 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1

34. Рабочая группа рассмотрела предложения по поправкам в отношении приложения I к Соглашению СЛКП, переданные Казахстаном (ECE/TRANS/WP.24/2011/4). Они касаются изменения названий городов на железнодорожных линиях С-Е 24, С-Е 50 и С-Е 60, а также включения нового пункта пересечения границы на линии С-Е 597. Все эти изменения затрагивают только территорию Казахстана.

35. В соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП представители Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП, присутствовавшие и участвовавшие в голосовании на сессии Рабочей группы, единогласно приняли эти предложения по поправкам, которые воспроизводятся в приложении к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать эти предложения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций как депозитарию Соглашения СЛКП для издания требуемых уведомлений депозитария.

36. Рабочая группа отметила, что не было получено никакой дополнительной информации о необходимых консультациях между заинтересованными Договаривающимися сторонами по предложениям о поправках, затрагивающих Армению, Грузию, Венгрию и Туркменистан (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), а также Данию, Германию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4). На ее последней

⁶ Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

сессии предложения по поправкам, относящиеся к Австрии, были сняты (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 35). Сославшись на обсуждение этого вопроса на своей пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 29–31), Рабочая группа решила при необходимости вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии.

С. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)⁷

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

37. Рабочая группа напомнила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, некоторые из 15 стран, ответивших на проведенное секретариатом обследование по вопросу о целесообразности пересмотра минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, сочли, что часть из них, возможно, нуждается в пересмотре и обновлении.

38. Она также напомнила, что на основе двух документов секретариата (ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3) Рабочая группа провела на своей последней сессии первый обзор возможных новых минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров для включения в приложения III и IV к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 37–42).

39. В сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту, к ведению которой относится Соглашение СМЖЛ, Рабочая группа вновь рассмотрела минимальные требования к инфраструктуре, содержащиеся в соглашениях СМЖЛ и СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/2010/2).

40. Обе рабочие группы отметили, что ни одна из Договаривающихся сторон соглашений СМЖЛ и СЛКП не передала в секретариат письменные замечания по вопросу о пригодности требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, предусмотренных в соглашениях СЛКП и СМЖЛ, как это было предложено на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 42). Вместе с тем они решили, что Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимые в Европейском союзе, в целом соответствуют нынешним минимальным техническим характеристикам СМЖЛ и СЛКП, но содержат как минимум 20 дополнительных технических параметров, которые считаются крайне важными для трансъевропейских железнодорожных систем и которые были разработаны Европейским железнодорожным агентством в рамках так называемой директивы об эксплуатационной совместимости 2008/57/ЕС. Однако область применения ТТЭС в значительной степени выходит за рамки целей и минимальных требований к инфраструктуре, закрепленных в общеевропейских соглашениях СМЖЛ и СЛКП. Поэтому не все параметры ТТЭС необходимо будет в обязательном порядке рассматривать на предмет включения в соглашения СМЖЛ и СЛКП (ECE/TRANS/SC.2/216, пункты 11–14).

⁷ Совместное заседание с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН.

41. Обе рабочие группы поручили секретариату продолжать эту работу при содействии группы добровольцев и, при необходимости, подготовить предложения о внесении изменений или поправок в минимальные требования к инфраструктуре, содержащиеся в приложении II к соглашениям СЛКП и СМЖЛ.

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

42. Рабочая группа напомнила, что цель Протокола состоит в том, чтобы сделать контейнерные перевозки и перевозки ро-ро по внутренним водным путям и прибрежным маршрутам в Европе более эффективными и привлекательными для заказчиков. Протокол определяет правовую основу, устанавливающую координированный план развития интермодальных транспортных услуг на общеевропейских внутренних водных путях и прибрежных маршрутах в соответствии с принципами, закрепленными в Соглашении СМВП, на базе конкретных международно согласованных параметров и стандартов.

43. Протокол охватывает приблизительно 14 700 км водных путей категории E и перевалочные терминалы, которые имеют важное значение для регулярных международных интермодальных перевозок в Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Люксембурге, Нидерландах, Польше, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украине, Франции, Хорватии, Чешской Республике и Швейцарии. В Протоколе перечислены минимальные технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям и терминалам в портах, которые необходимы для конкурентных контейнерных транспортных услуг и перевозок ро-ро.

A. Статус Протокола

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

44. Рабочая группа отметила, что Протокол, который вступил в силу 29 октября 2009 года, был подписан 15 странами. На настоящий момент к Протоколу присоединились только девять стран⁸. Его текст содержится в документах ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2⁹. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеется на вебсайте Рабочей группы¹⁰.

45. Рабочая группа напомнила, что КВТ настоятельно призвал соответствующие Договаривающиеся стороны Соглашения СЛКП как можно скорее присоединиться к этому Протоколу.

⁸ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика, Швейцария.

⁹ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

¹⁰ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

В. Предложения по поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2010/6

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

47. Из-за недостаточной информации другие решения по этим предложениям о поправках принять не удалось.

Х. Режимы гражданской ответственности в секторе интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/10, неофициальный документ № 2 WP.24 (2011 год)

48. Рабочая группа напомнила об обсуждениях, состоявшихся на предыдущих сессиях, резюме которых приводится в документах ECE/TRANS/WP.24/2009/3 и ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 36–43, а также о подробной информации, представленной на ее пятьдесят второй сессии Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), относительно происхождения, основных инновационных принципов и концепций, закрепленных в новой Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) (ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 14–15).

49. Рабочая группа также напомнила, что она предложила неофициальной группе экспертов (добровольцев) подготовить записку о сфере действия и практических последствиях применения Роттердамских правил для общеевропейских наземных и интермодальных транспортных операций. Эту записку следует представить для комментариев Рабочей группе заблаговременно до ее следующей сессии, которая состоится осенью 2011 года (ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 52–55).

50. Рабочая группа с сожалением отметила, что неофициальная группа экспертов, подготовив целый ряд документов и проведя обмен мнениями, не смогла достичь общего понимания по докладу, который надлежит представить Рабочей группе.

51. Рабочая группа приняла к сведению записку о Роттердамских правилах, которая была передана Нидерландами и Польшей (ECE/TRANS/WP.24/2011/10 (только на английском языке)) и которая в ходе сессии была поддержана делегатами Дании и Испании. Она также приняла к сведению документ, подготовленный ЮНКТАД по этому же вопросу.

52. Завершая на данный момент дискуссию по этому вопросу, Рабочая группа заслушала сообщение г-на Жана-Мари Мийура, Французский центр содействия развитию малого каботажного судостроения, в соответствии с которым предла-

гается создать единый европейский транспортный документ и режим ответственности на основе контрактных соглашений. Такой подход с позиции частного права, основанный главным образом на принципах Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) ЕЭК ООН, регулирующей международные автомобильные перевозки, не потребует ни изменения существующих правовых инструментов, ни проведения переговоров по новым правовым инструментам или их вступления в силу и будет соответствовать применимому обязательному законодательству в области автомобильных (КДПГ), железнодорожных (КОТИФ/ЦИМ), внутренних водных (КПГВ) и каботажных морских (Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила) перевозок. Он может использоваться в качестве краткосрочного решения, а также для введения необоротного транспортного документа, позволяющего выполнять бесперебойные интермодальные транспортные операции, в том числе каботажное судоходство в Европе. Для обеспечения широкого применения такие договорные отношения должны устанавливаться в рамках директивы ЕС, правил или аналогичного документа, действующего на общеевропейском уровне.

53. В соответствии со своим мандатом по облегчению интермодальных перевозок и созданию равных условий для интермодальных перевозок на общеевропейском уровне Рабочая группа поручила секретариату продолжать отслеживать эти вопросы и по мере необходимости информировать Рабочую группу.

XI. Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/5

54. Рабочая группа напомнила, что в 1996 году она в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международным бюро труда (МОТ) завершила подготовку международного руководства по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства с учетом требований всех видов наземного транспорта (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1)¹¹. В тот момент было предложено, что это руководство следует время от времени обновлять и дополнять другими элементами, такими как положения о фумигации (TRANS/WP.24/71, пункты 32–36). В 1997 году КВТ одобрил это руководство и выразил надежду на то, что оно будет способствовать снижению уровня травмирования при обработке контейнеров и сведет к минимуму физический риск, которому подвергаются грузы в ходе интермодальных транспортных операций (ECE/TRANS/119, пункты 124–126).

55. В марте 2009 года Рабочая группа решила содействовать пересмотру и обновлению этого руководства, которые были начаты ИМО. Она поручила секретариату координировать усилия МОТ и ИМО и проинформировать ее о новых изменениях и планируемых процедурах (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 45–47). В октябре 2010 года Рабочая группа одобрила деятельность секретариата в этой области (ECE/TRANS/WP.24/2010/4), включая учреждение совместной группы экспертов, которой следует использовать комплексный подход к пересмотру и обновлению этого руководства в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами (ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 56–60).

¹¹ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

56. Рабочая группа приняла круг ведения группы экспертов (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) и была проинформирована г-ном Биллом Брассингтоном, консультантом МОТ для группы экспертов, о результатах ее первого совещания (Женева, 6–7 октября 2011 года). В этом совещании приняли участие 25 экспертов от транспортных, судоходных и страховых компаний и организаций работодателей и трудящихся и представители только пяти правительств (Германии, Исламской Республики Иран, Канады, Швеции и Японии). Было высказано мнение о том, что в работу по пересмотру следует вовлечь большее число правительств.

57. Рабочая группа одобрила предложение о повышении статуса руководства до уровня необязательного кодекса практики. Если руководство направлено на обеспечение общего координирования, то кодекс практики, как правило, содержит более подробные положения, имеет более технический характер и предназначен для оказания помощи правительствам, промышленности, организациям работодателей и трудящихся в разработке национального законодательства. Поэтому его можно было бы использовать в качестве образца для международно согласованного законодательства в этой области.

58. Рабочая группа приняла к сведению принятый группой экспертов план работы, который предусматривает завершение процесса пересмотра к 2013 году и принятие нового кодекса практики ЕЭК ООН, МОТ и ИМО в первой половине 2014 года.

59. Принят следующий график совещаний группы экспертов на 2012 год, помимо более 10 предметных групп по отдельным вопросам, таким как опасные грузы, контейнеры-цистерны, технические требования в отношении крепления и свидетельства об упаковке:

вторая сессия: 19–20 апреля 2012 года (Женева, Дворец Наций),

третья сессия: 4–6 июля 2012 года (Женева, Дворец Наций),

четвертая сессия: 15–16 октября 2012 года (Женева, Дворец Наций).

60. Более подробную информацию о деятельности группы экспертов см. по адресу: www.unecce.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/documents.html.

ХII. Вес и размеры грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках: модульная концепция (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/6

61. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на предыдущих сессиях вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 т на европейскую автодорожную сеть и интермодальные перевозки (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36–38; ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38–46; ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 22–24; ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 41–43; и ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 61–64). Она также напомнила о документах ECE/TRANS/WP.24/2008/8 и ECE/TRANS/WP.24/20010/5, в которых приводится обзор обсуждения вопросов политики и испытаний таких длинномерных и тяжелых транспортных средств в нескольких странах – членах ЕЭК ООН в 2008 и 2010 годах.

62. Из-за нехватки времени Рабочая группа не смогла рассмотреть порученный секретариату доклад о последних изменениях в этой области, главным образом в странах ЕС, в котором также делается ссылка на так называемую модульную концепцию, как это предусмотрено в европейской директиве 96/53/ЕС (ECE/TRANS/WP.24/2011/6). Она решила более подробно вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии. Секретариату было поручено продолжить отслеживание этого вопроса и информировать о новых изменениях.

XIII. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и другие прикладные технологии для интермодальных перевозок (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1 WP.24 (2011 год)

63. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о подготовке дорожной карты ЕЭК для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем (ИТС), в котором содержатся 20 глобальных действий для осуществления до 2020 года (неофициальный документ № 1 WP.24 (2011 год)). КВТ предложил своим вспомогательным органам включить ИТС в свои подпрограммы (ECE/TRANS/208, пункт 97).

64. В соответствии с этой просьбой Рабочая группа решила отслеживать и рассматривать решения по ИТС, применимые к интермодальным перевозкам и логистике, а также углубленно изучить этот вопрос в рамках своей темы 2012 года "Интеллектуальные транспортные системы – возможности и вызовы для интермодальных перевозок" (см. пункты 29–30).

XIV. Деятельность международных организаций в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня)

65. Никакой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

66. Из-за нехватки времени секретариат не смог проинформировать Рабочую группу о текущей деятельности в рамках ЕЭК ООН, касающейся интермодальных перевозок и логистики. В 2011 году была проведена соответствующая работа следующими органами ЕЭК ООН:

- Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2): www.unecese.org/trans/main/sc2/sc2.html.
- Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6): www.unecese.org/trans/main/wp6/wp6.html.
- Рабочей группой СПЕКА по транспорту и пересечению границ: www.unecese.org/trans/main/speca/speca.html.

- ТЕА и ТЕЖ (пересмотренный Генеральный план: www.unecese.org/trans/main/tem_ter.html).

XVI. Программа работы, двухгодичная оценка и круг ведения Рабочей группы (пункт 15 повестки дня)

A. Программа работы и двухгодичная оценка на 2012–2013 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/7

67. В соответствии с решением КВТ о пересмотре своей программы работы каждые два года и о проведении следующего пересмотра в 2012 году (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочая группа пересмотрела и приняла свою программу работы на 2012–2013 годы, а также соответствующие параметры, позволяющие провести ее двухгодичную оценку, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.24/2011/7, за исключением следующего изменения:

В разделе "III. Двухгодичная оценка" заменить в таблице (Двухгодичная оценка, Показатели результативности) показатель с) следующим образом: Обзор и обновление руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы – Показатели результативности: Целевой показатель: 2013 год.

68. В соответствии с руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН, которые предусматривают рассмотрение мандата этих рабочих групп вопроса о его продлении каждые 5 лет (ECE/EX/1), Рабочая группа, проанализировав свою деятельность, предложила КВТ продлить ее мандат и статус еще на один пятилетний цикл с 2013 года.

B. План работы на 2012–2016 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/8

69. В соответствии с предложением Бюро КВТ, высказанным 20 июня 2011 года, Рабочая группа рассмотрела и одобрила свой традиционный четырехлетний план работы на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/WP.24/2011/8).

C. Круг ведения (КВ)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/2011/9

70. В соответствии с руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН каждая рабочая группа должна подготовить свой круг ведения, который должен быть утвержден создавшим ее секторальным комитетом (ECE/EX/1, пункт 3 а)).

71. В соответствии с этим поручением Рабочая группа утвердила свой круг ведения (КВ), содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.24/2011/9.

XVII. Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня)

72. Рабочая группа переизбрала г-на М. Виардо (Франция) Председателем и г-на Х. Майяра (Бельгия) заместителем Председателя Рабочей группы для сессии, которая состоится в 2012 году.

XVIII. Сроки и место проведения следующих сессий (пункт 17 повестки дня)

73. В предварительном порядке секретариат запланировал провести пятьдесят пятую сессию 7 и 8 ноября 2012 года во Дворце Наций (Женева). Однако, по мнению нескольких делегаций, сессию следует провести раньше, возможно, приурочив ее к сессиям других рабочих групп, таких как Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3), но не одновременно с ними, с тем чтобы достичь синергического эффекта и рассмотреть вопросы, представляющие взаимный интерес (см. также пункт 27).

74. Планируется, что неофициальная группа экспертов, занимающаяся изучением темы WP.24, проведет два совещания в продолжение работы в контексте темы 2011 года, а также для подготовки дискуссий в рамках темы Рабочей группы 2012 года.

а) Последующая деятельность в контексте темы 2011 года: "Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок"

Ориентировочная дата: апрель/май 2012 года

Предварительное место проведения: надлежит определить

б) Подготовка темы 2012 года: "Интеллектуальные транспортные системы – возможности и вызовы для интермодальных перевозок"

Ориентировочная дата: июнь/июль 2012 года

Предварительное место проведения: Париж.

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

XIX. Резюме решений (пункт 18 повестки дня)

76. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат, в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами, подготовил настоящий доклад для представления КВТ на его следующей сессии (28 февраля–1 марта 2012 года).

Приложение

Предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, принятые Рабочей группой 4 ноября 2011

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

Приложение I к СЛКП: железнодорожные линии, имеющие важное
значение для международных комбинированных перевозок

38) Казахстан

- a) *изменить* существующую линию С-Е 24 следующим образом:
"С-Е 24 (Зауралье–) Пресногорьковская–Кокчетав–
Астана –Моинты– Достык (–Алашанькоу)"
Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся
стороны: Российская Федерация, Казахстан.
- b) *изменить* на линии С-Е 50 название города "Кандагач" на "Кандыа-
гаш".
Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся
стороны: Австрия, Венгрия, Казахстан, Российская
Федерация, Украина, Швейцария.
- c) *изменить* на линии С-Е 60 название города "Ченьгельды" на "Са-
рыаганш".
Непосредственно заинтересованная Договаривающаяся
сторона: Казахстан.
- d) *изменить* существующую линию С-Е 597 следующим образом:
"С-Е 597 Макат–Бейнеу–Оазис (–Кунград)".
Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся
стороны: Российская Федерация, Казахстан.
-