



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 30 ноября – 1 декабря 2015 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Интермодальные транспортные терминалы**Исследование по вопросу об интермодальных
транспортных терминалах****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.24/2014/5 об интермодальных транспортных терминалах. Рабочая группа отметила, что она рассматривала этот вопрос в ходе своей тридцать седьмой сессии (18 и 19 апреля 2002 года) и учредила группу экспертов для рассмотрения мер по повышению эффективности операций, осуществляемых на терминалах для комбинированных перевозок. Для обстоятельного обсуждения в ходе пятьдесят четвертой сессии (2–3 ноября 2011 года) была выбрана тема: «Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок».

2. По мнению Рабочей группы, в качестве последующей деятельности необходимо осуществлять конкретные мероприятия, направленные на поддержку развития беспрепятственных международных железнодорожных и интермодальных транспортных операций на общеевропейском уровне. В частности, Рабочая группа решила, что ей следует сначала обсудить и согласовать структуру необходимой информации, а уже затем рассматривать способы ее сбора и распространения.

3. Рабочая группа решила, что секретариату следует подготовить конкретное исследование, посвященное картографированию и классификации терминалов в регионе ЕЭК ООН по типу и в зависимости от их технических мощностей. Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ о структуре такого исследования для пятьдесят восьмой сессии.



4. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с требованиями, изложенными выше, и в его основу положена информация, которая обсуждалась на предыдущих сессиях рабочих групп, и сведения из других публикаций ЕЭК ООН по вопросам транспорта, включая доклад ЕЭК ООН о связях с внутренними регионами.

II. Контекст

5. Термин «интермодальный терминал» зачастую используется применительно к различным типам грузотранспортной инфраструктуры, основным элементом которой является объект, облегчающий перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. Интермодальные терминалы обычно используются для перевалки грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный (и наоборот), но могут также располагать инфраструктурой для перевалки грузов в целях их последующей перевозки по внутренним водным путям, морским транспортом (через порты) и авиатранспортом. Эти объекты могут иметь различную пропускную способность и обслуживать несколько заказчиков либо использоваться одним оператором, который является владельцем объекта.

6. Это многообразие вариантов свидетельствует о том, что, хотя грузоперевозчики обладают практически неограниченными возможностями в плане выбора пункта перевалки, они часто не имеют информации, необходимой для принятия обоснованного решения о выборе терминала.

7. Как отмечалось в разделе I, цель настоящего документа состоит в том, чтобы определить, каким образом подготовить исследование, которое помогло бы преодолеть информационную асимметрию в отрасли и облегчило бы дальнейший переход к более устойчивым видам транспорта.

8. Раздел III содержит описание основной структуры исследования и по существу представляет собой задание на разработку. В разделе IV изложен предлагаемый процесс, который должен обеспечить успешное проведение этого исследования.

III. Структура исследования

9. Для исследования необходимо будет задействовать опыт, накопленный при проведении других соответствующих изысканий, и по его итогам подготовить доклад, в котором должны быть отражены следующие ключевые аспекты:

- обзор текущего состояния сектора интермодальных перевозок в регионе ЕЭК ООН: исследование должно охватывать весь регион;
- определение существующих видов и количества интермодальных терминалов в регионе ЕЭК ООН с уделением особого внимания их классификации в зависимости от обслуживаемого вида транспорта;
- следующая информация по каждому терминалу (неисчерпывающий перечень):
 - виды обрабатываемых грузов (например, опасные или иные грузы);
 - часы работы терминала;
 - любые конкретные требования для получения доступа к терминалу и его использования, включая основную контактную информацию;
 - средние сроки перевалки грузов для различных видов транспорта;

- таможенные процедуры, которые подлежат выполнению;
- физические характеристики терминала (например, количество путей, кранов и т.д.);
- удобства для водителей; а также
- стоимость доступа к терминалу и его услуг.

10. Информацию, указанную выше в третьем абзаце, следует представлять в формате, позволяющем легко включить ее в новое приложение к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Кроме того, на основе полученных данных и в дополнение к приложению к СЛКП будет подготовлен образец документа-шаблона – справка об интермодальном терминале, – с тем чтобы сведения о каждом из них ежегодно обновлялись в соответствии с вышеперечисленными требованиями. Эта информация будет храниться на веб-сайте ЕЭК ООН в виде легкодоступной базы данных.

11. В ходе исследования целесообразно также сформулировать рекомендации относительно возможных путей интеграции полученных результатов в контексте СЛКП и других видов деятельности Отдела устойчивого развития транспорта, включая реализацию Проекта по евро-азиатским транспортным связям и составление базы данных об объектах инфраструктуры на основе ГИС-технологий.

IV. Процесс проведения исследования

12. Прежде всего в рамках исследования необходимо будет собрать данные и информацию об интермодальных терминалах. Для этого государствам – членам ЕЭК ООН надлежит направить вопросник с просьбой представить информацию об интермодальных терминалах в их странах. Для того чтобы использование вопросника оказалось успешным, в качестве первого шага следует провести обзор литературы о том, что представляют собой интермодальные терминалы и как они функционируют. Такая справочная информация позволит выбрать наиболее подходящие вопросы для сбора необходимой информации.

13. Наряду с опросом при помощи вопросника важную роль будет играть кабинетное исследование для восполнения пробелов в информации по некоторым государствам-членам. Эти сведения, вероятно, будут менее точными по сравнению с данными вопросника. Сочетание анкетных данных и сведений, собранных в ходе кабинетного исследования, должно обеспечить достаточно большую выборку и позволит получить значимую информацию.

14. Для максимально правильного толкования представленной информации, без чего она не сможет эффективно применяться пользователями инфраструктуры интермодальных терминалов, потребуется помощь экспертов.

15. По итогам исследования следует подготовить программный документ, имеющий следующую структуру:

- | | |
|-----------|---|
| • Глава 1 | Введение и цель документа |
| • Глава 2 | Стратегический контекст исследования |
| • Глава 3 | Текущие изменения в области интермодальных перевозок |
| • Глава 4 | Классификация интермодальных терминалов |
| • Глава 5 | Краткие сведения о процессе сбора данных и резюме результатов |

- Глава 6 Следующие шаги и интеграция в контексте СЛКП
- Приложение I Список всех интермодальных терминалов и их характеристики
- Приложение II Типовая документация

V. Указания Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике

16. Рабочей группе предлагается решить, является ли такая структура документа приемлемой и какие последующие действия необходимо предпринять в рамках исследования.
