



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/109  
18 October 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН  
по интермодальным перевозкам и логистике<sup>1</sup>

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике

**ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ  
НА ЕЕ СОРОК ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(Женева, 27-28 сентября 2005 года)**

**УЧАСТНИКИ**

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Латвии, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Украины, Франции. Была представлена Европейская комиссия (ЕЭК ООН). В работе сессии приняли участие представители Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Межправительственной организации по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ); Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП); Международная организация по стандартизации (ИСО), Международное бюро по контейнерам (МБК); Европейская ассоциация

---

<sup>1</sup> 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).

экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ); Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА); Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП); Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ); транспортное предприятие "Интерэйл сервисиз (ИРС)".

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/WP.24/108).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ НА СОРОК ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

3. Рабочая группа рассмотрела доклад и официально утвердила решения, принятые на ее сорок третьей сессии, на основе проекта доклада, подготовленного секретариатом по консультации с Председателем (TRANS/WP.24/107).

## **ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (Киев, 27-28 сентября 2004 года)**

4. Итоги Киевского семинара ЕКМТ/ЕЭК ООН и возможная последующая деятельность были рассмотрены в рамках сегмента ЕКМТ Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН 26 сентября 2005 года (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107). Отмечалось, что работа по развитию наземных транспортных связей между Европой и Азией уже была начата Рабочей группой ЕЭК ООН в 1996 году при том понимании, что жизнеспособные наземные транспортные альтернативы евро-азиатским морским перевозкам могут быть созданы только при условии развития железнодорожных контейнеризированных перевозок на большие расстояния, иными словами - интермодальных перевозок. Это не исключает использование обычного железнодорожного, внутреннего водного или даже автомобильного транспорта для оказания специализированных услуг (нефть, железная руда и т.д.) на определенных участках маршрутов в Центральную Азию, из Центральной Азии и в пределах этого региона.

5. Рабочая группа была проинформирована о соответствующей деятельности ОСЖД, проекте ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям, о деятельности рабочих групп ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2), по

внутреннему водному транспорту (SC.3) и по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), а также Группы высокого уровня Европейской комиссии по развитию основных панъевропейских транспортных осей за счет соседних стран и регионов. Подчеркивалось, что для достижения ощутимых результатов в ходе работы потребуются тесная координация и сотрудничество между этими организациями и органами на последовательной и транспарентной основе.

6. Рабочая группа отметила, что стимулом для многочисленных мероприятий в этой области послужили а) бурный рост торговли между Европой и Азией (главным образом с Китаем, но также во все большей степени с Индией) и обусловленная этим перегруженность основных европейских и азиатских портов (терминальных центров) и их внутренних транспортных сетей; б) все более актуальные требования безопасности, связанные с основными морскими транспортными коридорами (Суэцкий канал), и с) необходимость обеспечения доступности не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии к мировым рынкам.

7. Хотя воздействие функционирования наземных транспортных связей на общий объем евроазиатской торговли будет в целом ограничен (порядка 1-2%), развитие таких альтернативных соединений безусловно может иметь весьма позитивные последствия для расширения торговых отношений между Западной Европой, Российской Федерацией и Центральной Азией<sup>2</sup>.

8. Критерием эффективности для интермодальных евроазиатских перевозок является уровень услуг по морской перевозке контейнеров с весьма сложными логистическими требованиями (частота, гибкость, надежность, скорость, отслеживание и локализация грузов и т.д.), предлагаемых действующими в глобальных масштабах судоходными компаниями по весьма конкурентным ценам<sup>3</sup>. На более коротких участках между Западной Европой и Российской Федерацией или Турцией и, возможно, Средним

---

<sup>2</sup> Хотя контейнеризированные морские перевозки между Азией и Европой в настоящее время бурно развиваются и уже достигли приблизительно 10 млн. TEU, объем межконтинентальных перевозок по Транссибирской железной дороге – на данный момент единственной функционирующей евроазиатской транспортной линии – составляет приблизительно 0,15 млн. TEU (вместе с тем пропускная способность может быть в два-три раза увеличена).

<sup>3</sup> Объем контейнерных перевозок из Азии в Европу в четыре раза больше, чем в противоположном направлении, в результате чего цены на транспортные услуги в западном направлении составляют порядка 2 000 долл. США/TEU, тогда как в восточном направлении цены на транспортные услуги в настоящее время составляют всего 500 долл. США/TEU.

Востоком критерием служат международные автомобильные перевозки с использованием, где таковое имеется, паромного сообщения через Средиземное море, например между Турцией и Италией.

9. Для того чтобы стать конкурентоспособными евроазиатские интермодальные транспортные операторы, являясь новичками на этом рынке, должны действовать так же или даже более эффективно, чем операторы морских и автомобильных перевозок, особенно с точки зрения качества услуг, в частности они должны обеспечивать надежность, регулярность и быстроту перевозок, которые имеют первостепенное значение для транспортировки дорогостоящих контейнеризированных грузов. Они также должны в полной мере задействовать потенциально сопоставимые преимущества скорости по сравнению с морским судоходством<sup>4</sup> и предлагать конкурентные перевозочные цены.

10. Понятно, что существуют огромные препятствия для достижения требуемого уровня показателей транспортной эффективности. В оперативном отношении системам (пулам) управления контейнерными перевозками необходимо устранить значительные дисбалансы в объемах грузовых перевозок между Европой и Азией (объемы перевозок контейнеров в западном направлении почти в четыре раза превышают аналогичные объемы в восточном направлении) и между Западной Европой и Российской Федерацией/Центральной Азией (объемы контейнерных перевозок почти в четыре раза больше в восточном направлении по сравнению с западным), что тем самым позволит сократить объемы перевозок порожних контейнеров до минимума. Операторы интермодальных перевозок также должны обеспечить эксплуатационную совместимость между различными задействованными железнодорожными системами, включая процедуры перевалки на станциях смены колесных пар. Кроме того, они должны принять конкурентный, ориентированный на клиентов подход ("единое окно", системы локализации и отслеживания и т.д.) вдоль всей транспортной цепочки.

11. Правительства должны создать равные условия конкуренции среди различных видов транспорта. Им также необходимо обеспечить наличие адекватной и хорошо обслуживаемой железнодорожной инфраструктуры. Поскольку наземные перевозки между Европой и Азией зачастую охватывают 5-10 различных стран, правительства вместе с компетентными международными организациями должны создать необходимые правовые условия для применения эффективных и предсказуемых процедур пересечения

---

<sup>4</sup> В зависимости от транспортного соединения евроазиатские железнодорожные операторы должны быть способны сократить время транспортировки вдвое по сравнению с морскими перевозками, т.е. транспортировка должна продолжаться 10-15 дней по сравнению с 30 днями и более и в таком случае они также смогут конкурировать с евроазиатскими воздушно-морскими перевозчиками.

границ. В частности, речь идет о единых или по крайней мере гармонизированных условиях железнодорожных перевозок, а также о режимах таможенного транзита (см. пункты 15-19 ниже).

12. В соответствии с планом действий, принятым Советом министров ЕКМТ, Совместная рабочая группа решила в качестве первого шага создать наблюдательный пункт на двух-трех основных линиях интермодальных перевозок вдоль евро-азиатских транспортных коридоров. Такой наблюдательный пункт или механизм должен служить в качестве информационного центра по вышеизложенным вопросам, форума для обмена мнениями среди операторов и правительств, а также при необходимости обеспечить введение коррективных мер на основе наилучшей практики<sup>5</sup>. Секретариату было предложено в сотрудничестве с Украиной и двумя председателями Совместной рабочей группы как можно скорее разработать положения о круге ведения такого наблюдательного пункта.

### **ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ**

13. На Киевском семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН постоянно возникающие проблемы при пересечении границ, особенно в ходе железнодорожных перевозок, были определены в качестве одной из слабых сторон, мешающих эффективному развитию 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.

14. В соответствии с этим решением Рабочая группа провела обмен мнениями среди транспортных операторов и международных организаций по административным проблемам пересечения границ, мешающим эффективным перевозкам Восток - Запад, с акцентом на контейнерные железнодорожные перевозки.

15. Рабочая группа с обеспокоенностью отметила, что, несмотря на значительные усилия, предпринимаемые железнодорожными предприятиями, правительствами и международными организациями, на сегодняшний день в регионе ЕЭК ООН не существует единого режима, регулирующего железнодорожные перевозки, или единой

---

<sup>5</sup> Более подробную информацию об этой деятельности см. в докладе сегмента ЕКМТ Совместной рабочей группы (<http://www.cemt.org>).

международной накладной, такой, как КДПГ<sup>6</sup> для автомобильного транспорта. Не существует также единого режима таможенного транзита, применимого к железнодорожным перевозкам Восток - Запад, в то время как на автомобильном транспорте Конвенция МДП уже применяется практически во всех странах - членах ЕЭК ООН на протяжении уже 30 лет. Хотя в большинстве западноевропейских стран Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) и предусмотренные ею договорные правила международной перевозки грузов (МГК) обеспечивают единообразную правовую систему и единую накладную (МГК) для международных железнодорожных перевозок грузов, в Восточной Европе, Центральной Азии, Китае и за пределами этих регионов на железнодорожном транспорте применяется другой режим - Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Кроме того, накладная МГК принимается в качестве таможенного документа в большинстве стран Западной Европы, при этом действуют по-прежнему весьма благоприятные системы таможенной гарантии и контроля, в то время как накладная СМГС в странах - членах СМГС таможенными органами обычно не принимается.

16. Эта ситуация приводит к возникновению сложностей с задержками в пунктах пересечения границ, особенно между странами - членами КОТИФ и СМГС (например, на восточных границах Венгрии и Польши), дает повод для бюрократического вмешательства и сопряжена с дополнительными издержками. Кроме того, при такой ситуации в этих транспортных коридорах не обеспечиваются равные условия конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом.

17. Рабочая группа отметила, что операторы контейнерных перевозок по железной дороге могли бы в принципе воспользоваться значительными оперативными преимуществами этих коридоров (большие расстояния на хорошо развитых железнодорожных сетях, легкость перевалки стандартизированных грузовых единиц, высокий уровень безопасности грузов в результате укладки контейнеров в железнодорожных вагонах по всей их площади, легкий доступ к таможенным печатям и пломбам и т.д.), однако отсутствие стандартных административных процедур при пересечении границ в евро-азиатских коридорах делает такие транспортные операции излишне дорогостоящими, ненадежными и, следовательно, неконкурентоспособными.

18. Для урегулирования сложившейся ситуации Рабочая группа решила, что международная деятельность в этой области в ближайшие годы должна быть сосредоточена на перечисленных ниже направлениях:

---

<sup>6</sup> Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) 1956 года. В настоящее время ее участниками являются 46 Договаривающихся сторон.

- а) Следует как можно скорее начать переговоры по вопросу об унифицированной правовой системе, регулирующей железнодорожные перевозки, которая призвана заменить нынешнее искусственное разделение на режимы КОТИФ и СМГС, с тем чтобы обеспечить прямое железнодорожное сообщение в рамках единого правового режима от Атлантики до Тихого океана<sup>7</sup>. Хотя, по всей видимости, этот процесс будет сложным, он должен стать стратегическим ориентиром для государств - членов ЕЭК ООН на ближайшие годы. Рабочая группа заявила о своей готовности поддержать любые инициативы в этой области.

В краткосрочной перспективе следует как можно скорее завершить разработку единой накладной МГК/СМГС, которая в настоящее время ведется МКЖТ и ОСЖД, для подтверждения существования обоих договоров железнодорожной перевозки. Такая общая накладная должна быть включена в Соглашение СМГС (Правила МГК не предписывают использования какой-либо конкретной накладной) и должна быть приемлема для железных дорог, грузоотправителей, экспертов, банковских учреждений и, последнее, но не менее важное, таможенных органов. На более позднем этапе следует также принять стандартные положения об ответственности. Ожидается, что начиная с сентября 2006 года общая накладная МГК/СМГС может использоваться для экспериментальных операций по крайней мере на следующих железнодорожных линиях Восток - Запад: i) Берлин - Москва (- Нижний Новгород); и ii) Дрезден - Киев. Как предполагается, все заинтересованные железнодорожные компании будут стремиться облегчить внедрение такой общей накладной. Рабочая группа, как и новый наблюдательный пункт (см. пункт 12), будет тщательно отслеживать ход работы в этой области и проинформирует Совет министров ЕКМТ в 2007 году в Софии о накопленном опыте и выводах, которые необходимо сделать.

- б) Следует начать разработку общей панъевропейской системы железнодорожного таможенного транзита, позволяющей использовать железнодорожные накладные в качестве таможенных деклараций, для введения международных систем таможенного контроля и гарантий и таким образом для установления равных условий конкуренции с автомобильным транспортом.

---

<sup>7</sup> Новая КОТИФ, измененная в соответствии с Вильнюсским протоколом (от 3 июня 1999 года - еще не вступил в силу), позволит осуществлять такое прямое сообщение при условии, что по крайней мере место приемки груза или место доставки расположено в одном из государств - участников КОТИФ и стороны договора перевозки достигли такого согласия, например, посредством использования накладной МГК.

В качестве предварительных мер государствам - членам СНГ следует принять резолюцию № 50 WP.30 ЕЭК ООН<sup>8</sup>. Кроме того, как можно скорее должна вступить в силу Конвенция ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС<sup>9</sup>, позволяющая странам - членам СМГС установить режим железнодорожного таможенного транзита по аналогии с тем, который уже существует в Западной Европе. С этой целью Рабочей группе (WP.30) ЕЭК ООН необходимо как можно скорее разрешить правовой спор по поводу функций депозитария.

- с) Рабочей группе WP.30 ЕЭК ООН следует уделить первоочередное внимание вопросу о включении приложения о международных железнодорожных перевозках в Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года)<sup>10</sup> по аналогии с уже разработанным приложением для автомобильного транспорта. В таком приложении следует на всеобъемлющей и последовательной основе предусмотреть все важнейшие элементы, имеющие значение для эффективных процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок грузов, с охватом всех оперативных и административных процедур и инфраструктурных требований. Оно должно также учитывать конкретные потребности контейнерного транспорта и различные типы грузов, например скоропортящиеся и опасные грузы.

19. В целом Рабочая группа сочла, что для достижения скорейшего прогресса в этой сложной области было бы желательно начать с экспериментальных схем на очень

---

<sup>8</sup> Резолюция № 50 "Использование накладной СМГС в качестве транзитной таможенной декларации" была принята Рабочей группой ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), 25 октября 2002 года (TRANS/WP.30/204, приложение 1).

<sup>9</sup> Эта Конвенция была принята Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 17 февраля 2005 года (ECE/TRANS/162, пункт 113). Текст Конвенции содержится в документе TRANS/2005/13 и Corr.1.

<sup>10</sup> Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН решил подготовить приложение, касающееся облегчения пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года) (ECE/TRANS/162). В настоящее время участниками этой Конвенции ЕЭК ООН являются 47 Договаривающихся сторон.

ограниченном числе железнодорожных линий и на нескольких отобранных станциях и в пунктах пересечения границ, возможно, на основе двусторонних соглашений, таких, как недавно заключенное соглашение между Болгарией и Сербией и Черногорией. Подобный подход облегчил бы введение новых процедур, подготовку персонала и усилия по выделению дефицитных ресурсов, включая необходимые услуги ИТ. Он также упростил бы процесс мониторинга и четкого регламентирования.

20. Рабочая группа поручила секретариату внимательно отслеживать все изменения в этой области и сделать все возможное для облегчения разрешения вышеупомянутых проблем. Она вернется к этим вопросам не позднее, чем на своей весенней сессии в 2007 году.

### **ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ "ТИПОВЫХ" ПЛАНОВ ДЕЙСТВИЙ И СОГЛАШЕНИЙ О ПАРТНЕРСТВЕ НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ**

21. Рабочая группа отметила, что на своей московской сессии в мае 2005 года Совет министров ЕКМТ принял рекомендацию об использовании "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве с целью развития интермодальных перевозок, которая была подготовлена Рабочей группой (TRANS/WP.24/2005/7). Эти типовые документы призваны содействовать развитию оптимальной практики сотрудничества между участниками международных интермодальных перевозок на стратегическом, а также техническом и коммерческом уровнях и разработке критериев для оценки эффективности.

22. Рабочая группа сочла, что правительствам, международным организациям и секретариату следует предпринять все усилия для широкого рекламирования "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве, а также для получения информации о ходе их применения. В частности, информация от пользователей о применимости типовых положений в различных правовых и политических условиях и о пригодности предусмотренных ими ключевых показателей эффективности и сфер ответственности (критериев) оказалась бы весьма полезной для обеспечения того, чтобы эти типовые документы всегда отражали существующие стратегии правительств и коммерческую практику.

## **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

### **а) Статус Соглашения СЛКП**

23. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 26 Договаривающихся сторон<sup>11</sup>. Представитель Сербии и Черногории сообщил, что парламент его страны ратифицировал Соглашение СЛКП 29 июня 2005 года. Решение о присоединении Сербии и Черногории вступит в силу 4 января 2006 года. Представитель Украины проинформировал о том, что президент его страны подписал постановление о присоединении к СЛКП 11 июля 2005 года.

24. Обновленный сводный текст Соглашения СЛКП содержится в документе ECE/TRANS/88/Rev.3 (<http://www.unece.org/trans/wp24>)<sup>12</sup>.

### **б) Статус предлагаемых поправок, принятых Рабочей группой**

25. Рабочая группа отметила, что поправки к Соглашению СЛКП, предложенные Российской Федерацией и принятые Рабочей группой на ее сорок первой сессии (TRANS/WP.24/103/Согг.1), вступили в силу 7 апреля 2005 года (уведомление депозитария С.N.6.2005.TREATIES-1).

26. Большой пакет предложений о поправках (TRANS/WP.24/2005/6), принятых Рабочей группой 8 марта 2005 года (TRANS/WP.24/107, пункт 11), был издан 19 августа 2005 года в качестве уведомления депозитария С.N.646.2005.TREATIES-1. Если в течение шестимесячного периода от непосредственно заинтересованной Договаривающейся стороны не будет получено никаких возражений, эти поправки должны вступить в силу к концу мая 2006 года.

27. Уже началась подготовка другого пакета предложений о поправках на основе предварительных результатов работы, выполненной секретариатом в целях расширения

---

<sup>11</sup> Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария.

<sup>12</sup> Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

сети СЛКП за счет Центральной Азии и Кавказа (TRANS/WP.24/2005/2). Поскольку составление перечня основных терминалов и пунктов пересечения границ в странах Центральной Азии и Кавказа в рамках проекта ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям еще не завершено, секретариату было поручено подождать окончания этой работы, прежде чем представлять полный проект этих предложений о поправках Рабочей группе для рассмотрения и возможного принятия.

28. К вышеупомянутым предложениям по поправкам будут добавлены предложения о поправках, переданные Польшей и Словакией и касающиеся новой линии СЛКП "С 63"; эти предложения были представлены в неофициальном документе № 4 (2005 год).

### **ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП**

29. Совместная рабочая группа напомнила, что Комитет по внутреннему транспорту просил проанализировать причины, в силу которых не был принят ряд международных правовых документов, включая Протокол к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/156, пункт 29). С этой целью секретариат направил письмо следующим государствам - членам ЕЭК ООН, которые подписали Протокол, но еще не ратифицировали его или не присоединились к нему: Австрии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Португалии, Словакии и Франции.

30. Поскольку ответы до сих пор не получены, Совместная рабочая группа поручила секретариату подготовить анализ ответов для рассмотрения Рабочей группой на ее предстоящей сессии.

31. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и ратифицирован семью странами<sup>13</sup>, но еще не вступил в силу. Текст Протокола содержится в документе ECE/TRANS/122 и Corrs.1 и 2 (<http://www.unece.org/trans/wp24>).

### **РОЛЬ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЕВРОПЕЙСКИХ РЫНКАХ ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКИ ГРУЗОВ И ПОЧТОВЫХ ОТПРАВЛЕНИЙ**

32. На основе документа и обзора, подготовленного Европейским объединением по комбинированным перевозкам (ЕОКП) (неофициальный документ № 3 (2005 год)), Рабочая группа провела обмен мнениями по вопросу о возможной роли, которую интермодальные перевозки могут играть на бурно развивающихся европейских рынках

---

<sup>13</sup> Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

экспресс-доставки грузов и почтовых отправок. Было отмечено, что, хотя на этих рынках интермодальные транспортные услуги должны отвечать очень высоким стандартам качества и логистики (скорость, надежность, отслеживаемость и т.д.), они обеспечивают доступ к весьма значительным объемам грузов, которые перевозятся за одну ночь между крупными европейскими центрами и которые, по прогнозам, будут расти намного быстрее, чем европейский рынок грузовых перевозок в целом.

33. Рабочая группа решила проанализировать ответы на вопросник ЕОКП на своей предстоящей сессии и рассмотреть возможные межправительственные меры, которые могли бы быть приняты для облегчения использования интермодальных перевозок операторами экспресс-доставки грузов и почтовых отправок.

### **ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ СОВМЕСТИМОСТЬ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

34. Рабочая группа напомнила о результатах проведенного ею обследования по вопросу об актуальности существующих параметров железнодорожной инфраструктуры и эксплуатационных стандартов, а также целевых показателей, содержащихся в Соглашении СЛКП (TRANS/WP.24/2005/5). По мнению Рабочей группы, для анализа согласованности различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и услуг, а также, при необходимости, для изучения проблемы их гармонизации в более долгосрочной перспективе особое значение имеет сотрудничество с соответствующими железнодорожными группами в рамках ЕЭК ООН и ЕКМТ и с компетентными органами Европейского союза, занимающимися стандартами инфраструктуры, используемыми на национальных железнодорожных сетях (TRANS/WP.24/107, пункты 13-14).

35. Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ) проинформировала Рабочую группу о последних изменениях в Европейском союзе (ЕС) в связи с трансъевропейскими железнодорожными сетями (ТЭС-Т) и о применении "железнодорожных пакетов" ЕС. Она отметила, что европейская железнодорожная сеть по-прежнему располагает незадействованными мощностями, которые в краткосрочной перспективе могли бы быть использованы, главным образом в результате обострения конкуренции и принятия оперативных и административных мер (состав и длина поездов, эксплуатационная совместимость, телематические системы, распределение железнодорожных путей и т.д.). В связи с инфраструктурными параметрами, предусмотренными в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, было отмечено, что важное значение для грузоотправителей имеют габарит погрузки, длина поездов и нагрузки на ось.

36. В целом было достигнуто общее согласие в том, что для строительства новых железнодорожных линий основные параметры инфраструктуры СМЖЛ и СЛКП являются квазиобязательными. Однако использование соответствующих параметров СМЖЛ и СЛКП для модернизации существующих линий зависит от результатов анализа затрат и выгод по конкретным линиям. Уровень этих параметров, как это фактически отмечается в статье 3 соглашений СМЖЛ и СЛКП, зачастую может быть достигнут только в очень далеком будущем, даже на активно используемых железнодорожных линиях вдоль европейских транспортных коридоров Север-Юг.

37. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на одной из своих предстоящих сессий, с тем чтобы, возможно, согласовать нынешние стандарты инфраструктуры, предусмотренные в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, и/или добавить элементы, которые тем временем станут важными для "развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов" (статья 2 СЛКП).

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ВОПРОСУ О 45-ФУТОВЫХ КОНТЕЙНЕРАХ: ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕШЕНИЯ ТК 104 ИСО**

38. Рабочая группа напомнила о результатах консультации с государствами - членами ЕЭК ООН по предложению ИСО о стандартизации морских контейнеров следующих габаритов: 45' x 8' x 9'6" (длина x ширина x высота) (TRANS/WP.24/2005/4). Она также напомнила о своем заключении по предложению ИСО, которое было передано Техническому комитету 104 ИСО (ТК 104 ИСО) (TRANS/WP.24/107, пункты 20-22 и приложение).

39. Как указывается в документе TRANS/WP.24/2005/8, в котором отражена также точка зрения ТК 104 ИСО на заключение Рабочей группы, предложение ИСО было одобрено абсолютным большинством членов ТК 104 ИСО, включая большую часть европейских органов по стандартизации. Это предложение будет издано в качестве проекта международного стандарта для проведения голосования органами - членами ИСО в рамках Технического комитета 104 ИСО/SC 1: "Контейнеры общего назначения" и после одобрения будет издано в виде пересмотренного стандарта 668 ИСО.

40. Рабочая группа выразила сожаление по поводу решения ТК 104 ИСО и вновь отметила, что предложенный ИСО 45-футовый контейнер не способствует развитию интермодальных перевозок и глобальной стандартизации, а отвечает только интересам определенных операторов, занимающихся морскими перевозками из порта в порт, и

некоторых регионов. Для транспортировки в большинстве из 55 стран региона ЕЭК ООН вновь предложенный контейнер не пригоден для пакетных перевозок грузов на поддонах (ИСО), не отвечает требованиям эффективной перевозки по железным дорогам и внутренним водным путям и с 1 января 2007 года будет запрещен на автомобильном транспорте в 25 странах Европейского союза в соответствии с директивой 96/53 Совета ЕС. Рабочая группа напомнила, что в предсказуемом будущем Европейская комиссия не намерена изменять директиву 96/53.

41. Рабочая группа просила секретариат продолжать отслеживать изменение, касающиеся веса и габаритов интермодальных транспортных единиц (ИТЕ), в соответствии с резолюцией № 241 КВТ от 5 февраля 1993 года и сообщать о любых новых тенденциях в этой области.

### **СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

42. Напомнив о дискуссии по этому вопросу, проведенной на сорок третьей сессии, Рабочая группа заслушала сообщение о прогрессе, достигнутом Рабочей группой III (транспортное право) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), в области подготовки международного документа по перевозкам грузов [полностью или частично] [морским транспортом] (квадратные скобки относятся к официальному тексту ЮНСИТРАЛ, указывая на нерешенные вопросы) (TRANS/WP.24/2005/107, пункты 23-25; справочную информацию см. в документе TRANS/WP.24/2002/6).

43. Отметив, что исследование, заказанное Европейской комиссией, по вопросу о режимах гражданской ответственности, применимых к интермодальным перевозкам, которое, как ожидается, позволит определить дальнейшее направление работы в этой области на панъевропейском уровне, будет подготовлено только к концу ноября 2005 года, Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого вопроса до одной из своих предстоящих сессий в 2006 году. Секретариату было поручено продолжать следить за дальнейшими изменениями в этой области, в частности за изменениями, касающимися ЮНСИТРАЛ.

### **ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

44. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН просил свои вспомогательные органы ускорить текущую и потенциальную работу в области транспорта и безопасности и играть более активную

роль в этой сфере. Комитет решил также организовать многопрофильное совещание за круглым столом по проблемам безопасности на транспорте в связи со своей сессией в феврале 2006 года. К участию в этом совещании за круглым столом, на котором следует прежде всего сосредоточиться на областях, относящихся к компетенции ЕЭК ООН, целесообразно привлечь все соответствующие органы государств - членов ЕЭК ООН, межправительственные организации и бизнес-организации, занимающиеся проблемой безопасности на транспорте (ECE/TRANS/162, пункт 20).

45. Отметив договоренности о разделении функций между ЕКМТ и ЕЭК ООН в области интермодальных перевозок, а также недавнее исследование ЕКМТ по вопросу о безопасности контейнерных перевозок на всех видах транспорта, Рабочая группа сочла, что на данный момент нет необходимости приступать к новым видам деятельности в этой сфере.

#### **ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ**

46. Рабочая группа рассмотрела свою программу работы, охватывающую период с 2006 по 2010 годы и содержащуюся в документе TRANS/WP.24/2005/9. В соответствии с решением, принятым на ее сорок второй сессии (TRANS/WP.24/105, пункт 4) и одобренным Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162, пункты 133 и 134), Рабочая группа включила в свою программу работы конкретные ссылки на "общую и эксплуатационную безопасность на транспорте", а также на "глобализацию мировой экономики".

47. Вновь принятая программа работы, охватывающая период 2006-2010 годов, содержится в приложении к настоящему докладу и представляется для одобрения Комитетом по внутреннему транспорту.

#### **ДОКУМЕНТАЦИЯ ДЛЯ СЕССИЙ СОВМЕСТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

48. Документация сегмента ЕКМТ Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН имеется на вебсайте ЕКМТ ([www.cemt.org](http://www.cemt.org)), который защищен паролем.

49. Документация сегмента ЕЭК ООН имеется на вебсайте WP.24 ЕЭК ООН ([www.unece.org/trans/wp24](http://www.unece.org/trans/wp24)). Она включает также все неофициальные документы, представленные в ходе сессии, а также сделанные сообщения. Кроме того, все документы, упоминаемые в электронных вариантах докладов и повесток дня Рабочей группы, снабжены гиперссылками и могут быть выведены на экран посредством простого нажатия кнопки (требуется доступ в Интернет).

## **СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ**

50. Следующая сессия Совместной Рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН состоится 29 и 30 марта 2006 года во Дворце Наций в Женеве. В роли принимающей стороны выступит ЕЭК ООН. Заседания сегмента ЕКМТ будут проводиться 29 марта 2006 года, а сегмента ЕЭК ООН - 30 марта 2006 года.

51. Предварительные сроки проведения осенних сессий 2006 года, принимающей стороной которых выступит ЕКМТ в Париже, - 2-4 октября 2006 года.

## **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ДЛЯ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ В 2006 ГОДУ**

52. В соответствии с процедурой, принятой Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, г-н М. Виардо (Франция) был вновь избран Председателем сегмента ЕЭК ООН Совместной рабочей группы для ее сессий в 2006 году.

## **РЕЗЮМЕ ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ**

53. В соответствии с достигнутой договоренностью и постановлением Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат ЕЭК ООН в сотрудничестве с Председателем завершил подготовку настоящего доклада по итогам сессии Рабочей группы.

## Приложение

### ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ

#### ПОДПРОГРАММА 02.9: ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА<sup>14</sup>

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. Анализ путей разработки согласованного набора методов оптимальной практики и моделей партнерства для интермодальных транспортных операций (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и каботажное судоходство). Очередность: 1

[Результат, ожидаемый в 2004 году: подготовка моделей или методов оптимальной практики для международных планов действий или соглашений между правительствами и задействованными в этой работе частными и государственными структурами, которые могут послужить основой и критериями для совместных действий по развитию конкурентоспособных международных интермодальных транспортных услуг.]

Результат, ожидаемый в 2006 году: Контроль за использованием процедур осуществления "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве с

---

<sup>14</sup> Текст в квадратных скобках [...] предлагается исключить; текст, выделенный жирным шрифтом предлагается добавить.

**целью развития интермодального транспорта, подготовленных Рабочей группой и принятых Советом министров ЕКМТ (Москва, 24-25 мая 2005 года) и Комитетом 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 за счет территории всех заинтересованных стран - членов 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 200[5] 6 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 200[4] 6 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 логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, **и учет требований относительно общей и эксплуатационной безопасности на транспорте.** Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 200[4] 6 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 200[4] 6 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 технологии 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 200[4] 6 году: доклад(ы), который (которые) соответственно будет (будут) подготовлен(ы) секретариатом в качестве основы для обсуждения Рабочей группой.

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ**

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

Результат, ожидаемый в 200[4] 6 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 перевозок 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.** [включая проведение межрегионального совещания для унификации правовой и административной деятельности, осуществляемой соответствующими международными организациями в Европе и Азии (например, ЭСКАТО ООН, ЮНКТАД, ЕК, ОСЖД).] Очередность: 2

[Результат, ожидаемый в 2004 году: изучение на основе работы, проведенной ЭСКАТО ООН, практической возможности организации совместно с ЭСКАТО ООН межправительственного совещания в одной из стран Центральной Азии и Кавказа или в Российской Федерации в целях согласования общих мер по облегчению интермодальных перевозок на межрегиональных маршрутах.]

Результат, ожидаемый в 2006 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, 24-25 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.

-----