



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/123
13 May 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ
ЛОГИСТИКЕ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ¹
(Женева, 19-20 марта 2009 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ	1	4
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	2	4
III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН И ЕГО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ (пункт 2 повестки дня)	3 - 5	4
IV. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ГД ТРЭН) (пункт 3 повестки дня)	6 - 7	5
V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 4 повестки дня)	8 - 19	6

¹ Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены с соответствующего вебсайта ЕЭК ООН <<http://www.unecsc.org/trans/wp24/welcome.html>> или через систему СОД Организации Объединенных Наций <<http://documents.un.org/>>.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
VI. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (пункт 5 повестки дня)	20 - 35	9
А. Национальные и субрегиональные планы действий и генеральные планы для логистики	20 - 24	9
В. Проектирование и управление грузовыми и интермодальными перевозками и роль правительств	25 - 35	11
VII. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 6 повестки дня)	36 - 43	14
VIII. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 7 повестки дня)	44	16
IX. РУКОВОДСТВО ИМО/МОТ/ЕЭК ООН ПО УКЛАДКЕ ГРУЗОВ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЕДИНИЦЫ (пункт 8 повестки дня)	45 - 47	16
X. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (пункт 9 повестки дня)	48	16
XI. ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 10 повестки дня)	49 - 50	17
XII. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКТ) (пункт 11 повестки дня)	51 - 60	18
А. Статус Соглашения СЛКП (пункт 11 а) повестки дня)	51 - 52	18
В. Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 11 b) повестки дня)	53 - 54	18
С. Новые предложения по поправкам (обновляющим и расширяющим сеть СЛКП) (пункт 11 а) повестки дня)	55 - 57	19

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
D. Новые предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики) (пункт 11 d) повестки дня)	58 - 60	19
XIII. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 12 повестки дня)	61 - 62	20
A. Статус Протокола (пункт 12 а) повестки дня)	61	20
B. Новые предложения по поправкам (пункт 12 b) повестки дня)	62	20
XIV. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 13 повестки дня)	63	21
XV. ДОКЛАД (пункт 14 повестки дня)	64	21

Приложение

Современные транспортные цепочки и логистика: Проектирование и управление грузовыми и интермодальными перевозками	22
---	----

I. УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции и Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Были представлены Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международное бюро труда (МБТ) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), Международный союз железных дорог (МСЖД). По приглашению секретариата в работе сессии участвовал представитель Германского института экономики и материально-технического обеспечения судоходства (ИСЛ).

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/122).

III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН И ЕГО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ (пункт 2 повестки дня)

3. Рабочая группа была проинформирована о результатах семьдесят первой сессии (24-26 февраля 2009 года) Комитета по внутреннему транспорту, которая проводилась в связи с Конференцией ЕЭК ООН по воздействию глобализации на транспорт, логистику и торговлю и была организована совместно с Комитетом по торговле ЕЭК ООН². Эта Конференция была призвана содействовать подготовке предстоящего Международного транспортного форума на тему "Транспорт для глобальной экономики" (Лейпциг, 27-29 мая 2009 года).

² ECE/TRANS/206.

4. Рабочая группа приняла к сведению информацию о другой текущей деятельности, проводимой в области перевозок между портами и внутренними регионами Группой экспертов по связям между морскими портами и внутренними регионами (Женева, 23 июня 2009 года). Рабочая группа указала также, что, за исключением железнодорожного транспорта, других крупных мероприятий в сфере транспортной безопасности не планировалось. Наконец, касаясь статистики транспорта, она отметила, что в 2010 году будет осуществлена еще одна панъевропейская программа обследований железнодорожного и автомобильного движения, охватывающая дороги категории E (СМА) и международные магистральные железнодорожные линии (СМЖЛ)³.

5. Рассматривая вопрос о своей роли и функциях, Рабочая группа решила просить виртуальную группу экспертов подготовить руководство или "дорожную карту" по будущей работе и оперативной деятельности Рабочей группы. Эта "дорожная карта" будет обсуждаться Рабочей группой на ее предстоящей сессии в октябре 2009 года вместе с программой работы на 2010-2014 годы.

IV. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ГД ТРЭН) (пункт 3 повестки дня)

6. Представитель ЕК проинформировал Рабочую группу о ходе реализации Плана действий для грузовой логистики, который был принят в октябре 2007 года в рамках крупного пакета мер в области грузового транспорта, включавшего также такие вопросы, как железнодорожные сети, специализирующиеся на грузоперевозках, новые стратегии развития портов, "морские автомагистрали" и европейское морское пространство без границ. В этой связи для Европейской комиссии было проведено исследование о возможных изменениях правил, касающихся веса и размеров тяжелых коммерческих автотранспортных средств, установленных в директиве 96/53/ЕС⁴.

7. Европейская комиссия также инициировала широкий обзор политики в области развития Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т) с учетом будущих политических и экономических вызовов, таких как цели в сфере изменения климата и социально-экономическое взаимодействие⁵.

³ <<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>>.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicles.pdf>.

⁵ <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:EN:PDF>>.

V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (пункт 4 повестки дня)⁶

8. В дополнение к подробной информации, представленной на ее сессии в октябре 2008 года (ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 17-30), Рабочая группа приняла к сведению результаты обследования 113 европейских интермодальных транспортных операторов, включая восемь компаний, занимающихся предоставлением услуг по сопровождаемым перевозкам (РоЛа), которое было проведено МСЖД в рамках проекта ДИОМИС⁷.

В 2007 году с использованием интермодального автомобильно-железнодорожного транспорта было перевезено в общей сложности 18,07 млн. двадцатифутовых единиц (ТЕУ), в том числе 17,11 млн. (94,7%) несопровождаемых и 0,96 млн. (5,3%) сопровождаемых. Этот показатель свидетельствует об увеличении общего объема интермодальных перевозок в Европе с 2005 по 2007 год на 37%.

9. В 2007 году около 75% всех сопровождаемых интермодальных перевозок обслуживали в трансальпийском сообщении всего две компании⁸. В общем объеме несопровождаемых перевозок в 2007 году доля контейнерных интермодальных перевозок между портами и внутренними регионами (морские контейнеры) достигла 57% (9,76 млн. ТЕУ), а континентальных интермодальных перевозок - 43% (7,35 млн. ТЕУ).

10. В 2007 году доля компаний МСККП в общем объеме европейских интермодальных перевозок составила 30% (5,13 млн. ТЕУ) в секторе несопровождаемых перевозок и 82% (0,78 млн. ТЕУ) в секторе сопровождаемых интермодальных перевозок.

11. Как уже прогнозировалось в октябре 2008 года⁹, рост интермодальных перевозок в Европе в 2008 году внезапно прекратился. Компании МСККП сообщили о снижении объема перевозок по сравнению с 2007 годом приблизительно на 1%, что составило

⁶ Все неофициальные документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем вебсайте: <<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>>.

⁷ Обследование, проведенное в рамках проекта "Разработка моделей использования и эксплуатации инфраструктуры для перераспределения перевозок по видам транспорта" (ДИОМИС)", охватывало 30 европейских стран, включая Турцию и Украину.

⁸ "ОКОМБИ" (Австрия) и "РАЛЬПЭН" (Швейцария).

⁹ ECE/TRANS/WP.24/121, пункт 22.

2,94 млн. отправок или 5,88 млн. ТЕУ¹⁰, в то время как в 2007 году наблюдается рост на 9%, а в 2006 году - на 15%. Хотя первые шесть месяцев 2008 года по-прежнему демонстрировали стабильный рост, во второй половине 2008 года наблюдалось резкое снижение объема перевозок в результате углубляющегося экономического кризиса, и в частности уменьшения транспортного спроса в секторе перевозок между портами и внутренними регионами, а также со стороны автомобилестроительной промышленности.

12. В 2008 году компании МСККП перевезли 3,79 млн. ТЕУ в международном сообщении и 2,09 млн. ТЕУ в национальном сообщении. Хотя объем международных перевозок снизился на 2%, в секторе национальных перевозок рост продолжался, достигнув 2%. Разница показателей в международном и национальном сообщении была особенно заметной в секторе сопровождаемых перевозок, где объем международных перевозок возрос на 3%, тогда как объем национальных перевозок увеличился на 30%. В целом объем сопровождаемых перевозок возрос на 12%, а несопровождаемых перевозок снизился приблизительно на 2%.

13. Об ухудшении экономического положения в Европе свидетельствуют также объемы движения по основным интермодальным транспортным коридорам через Альпы. В 2008 году объем несопровождаемых интермодальных перевозок через Швейцарию сократился на 1,4% (в тоннах). Хотя в первой половине 2008 года объем перевозок вырос на 0,1% (через Готард) и на 9,5% (через Лёчберг), во втором полугодии этот показатель снизился приблизительно на 8,6% применительно к Готарду и на 1,2% для Лёчберга. В ноябре и декабре 2008 года снижение общего объема несопровождаемых интермодальных перевозок через Швейцарию составило порядка 13%.

14. Предварительные данные за первые два месяца 2009 года свидетельствуют о дальнейшем резком уменьшении объемов европейских интермодальных перевозок приблизительно на 25% и более. Прогнозы перевозочной деятельности в 2009 году в настоящее время невозможны, учитывая нынешние финансовые и экономические неопределенности и непредсказуемость в отношении продолжительности и воздействия экономического кризиса на товарное производство в Европе.

15. Интермодальные транспортные операторы уже скорректировали свои транспортные предложения, ввели более четко скоординированные транспортные процедуры и сократили избыточные производственные мощности и издержки на определенных

¹⁰ Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалентна двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

маршрутах. Однако уменьшение частотности железнодорожных рейсов до менее одного в каждом направлении в течение рабочего дня может привести к риску полной потери рынка. Тем не менее операторы интермодальных перевозок, закупившие целые маршрутные поезда у железнодорожных предприятий и принявшие на себя риск рыночной реализации этих мощностей, могут быть вынуждены прекратить эксплуатацию таких маршрутных поездов, если снижение рыночного спроса продолжится. В частности, прежде всего под удар попадут мелкие интермодальные транспортные операторы, поскольку они располагают меньшими возможностями для временного кросс-субсидирования предложения транспортных услуг.

16. Первый вице-президент Российских железных дорог (РЖД) проинформировал Рабочую группу о развитии железнодорожных грузовых перевозок в Российской Федерации и о контейнерных перевозках по Транссибирской магистрали. В 2008 году РЖД принадлежал 61% общего рынка железнодорожных грузовых перевозок в Российской Федерации по сравнению с 65% в 2007 году (в 2003 году - 74%). В 2008 году объем контейнерных железнодорожных перевозок возрос на 6,3%, достигнув 2,5 млн. ТЕУ, из которых 46% приходилось на долю внутренних перевозок. В общем объеме этих перевозок транзитные перевозки контейнеров составили только 6,3% (155 400 ТЕУ). В 2008 году по международным транспортным коридорам Восток-Запад между Европой, Китаем и Монголией было перевезено 715 000 ТЕУ, т.е. на 12% больше, чем в 2007 году. По мнению РЖД, в течение ближайших нескольких лет можно добиться уменьшения продолжительности рейса в ходе коммерческих железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой приблизительно до 12 дней. Это может создать жизнеспособную рыночную нишу для чувствительных с точки зрения продолжительности перевозки грузов между рынками воздушных перевозок (один день) и морских перевозок (30 дней).

17. Рабочая группа была также проинформирована представителем МСАТ о возникающих на терминалах типичных проблемах, выявленных автотранспортной отраслью. В частности, излишне длительные и незапланированные периоды ожидания для погрузки и доставки грузовых единиц на терминалах могут привести к тому, что интермодальные перевозки станут дорогостоящим и зачастую не поддающимся учету рискованным предприятием. МСАТ подготовил записку с описанием узких мест на терминалах, в которой, помимо задержек с прибытием и отправлением интермодальных поездов, в качестве важнейших проблем выделены неадекватное управление терминальными операциями, а также отсутствие взаимопонимания между участвующими сторонами. Кроме того, необходимо будет оптимизировать порядок размещения терминалов, которые должны быть обеспечены адекватным автодорожным доступом и отвечать потребностям бизнеса.

18. Рабочая группа также приняла к сведению представленную ИСО информацию о текущей деятельности в области разработки терминологии для грузовых контейнерных перевозок, автоматической идентификации и безопасности механических и электронных пломб и печатей.

19. Рабочая группа предложила виртуальной группе экспертов проанализировать воздействие нынешнего финансового и экономического кризиса на интермодальные перевозки и проинформировать ее на предстоящей сессии в октябре 2009 года.

VI. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА **(пункт 5 повестки дня)**

A. Национальные и субрегиональные планы действий и генеральные планы для логистики

20. Рабочая группа заслушала сообщение об опыте, накопленном за последнее время в Германии при реализации национального Генерального плана для грузовых перевозок и логистики, который был подготовлен под эгидой Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития и одобрен Федеральным кабинетом в июле 2008 года. Этот Генеральный план призван установить ориентиры для транспортной политики Германии в целом, повысить конкурентоспособность логистической отрасли и обеспечить оптимальное проектирование, финансирование и использование грузовой транспортной системы. Он также служит в качестве руководства или "дорожной карты" для облегчения процесса экономических структурных изменений в целях перехода на устойчивые модели развития и повышения общественного осознания важности грузового транспорта и логистики для экономического развития. Поэтому данный Генеральный план адресован не только государственным властям (на федеральном, региональном и муниципальном уровнях), но также отрасли (транспортным операторам, грузоотправителям, ассоциациям, логистическим компаниям) и населению в целом (конечным потребителям).

21. Генеральный план Германии был разработан совместными усилиями при участии более 700 экспертов из различных министерств, ведомств, ассоциаций, университетов и отраслевых групп. Такая экспертная сеть представляет собой некий консультационный консорциум, который будет продолжать оказывать консультационные услуги в ходе реализации этого Генерального плана. На федеральном уровне было зарезервировано порядка 10,2 млрд. евро для инвестиций в инфраструктуру автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и комбинированных перевозок

в целях поддержки 35 мер, определенных в этом Генеральном плане, в следующих областях: а) оптимальное использование транспортной инфраструктуры, б) отказ от ненужных рейсов, с) перераспределение перевозок по видам транспорта в пользу железных дорог и внутренних водных путей, d) модернизация транспортных магистралей и узлов, е) устойчивый и безопасный транспорт, f) обучение персонала грузовой транспортной отрасли и g) продвижение Германии в качестве логистического центра¹¹.

22. Рабочая группа была проинформирована о независимой сети компаний и ведомств, которые совместно работают над проблемой устойчивой, безопасной и надежной мобильности в Нидерландах. Так называемая сеть "Connekt" представляет собой государственно-частную инициативу, объединяющую 110 участников из национальных, региональных и местных правительств (включая дорожных администраторов, директивные органы, поставщиков), отраслей (в том числе поставщиков и пользователей транспортных услуг, телекоммуникационные компании, частные дорожные администраторы), транспортных пользователей (транспортные компании, автомобильные ассоциации, группы интересов), университетов и консультационных фирм.

23. Сеть "Connekt" обеспечивает форум для обмена знаниями и опытом и для определения стратегий, например в области грузовых перевозок и логистики. Цель нидерландской стратегии развития грузового транспорта, разработанной сетью "Connekt", состоит в обеспечении доступа к основным портам и из них, согласования задач мобильности и охраны окружающей среды, а также стимулирования отрасли для оптимизации управления цепочками поставок. Намеченные меры связаны с минимизацией транспортных объемов и веса, повышением логистической эффективности и снижением использования ископаемых видов топлива. Решения в сфере грузовых перевозок, разработанные в рамках "Connekt", обеспечивают новые и усовершенствованные интермодальные транспортные услуги по перевозкам железнодорожным и внутренним водным транспортом в Нидерландах, консолидацию грузов с использованием координационных центров, а также создание института логистики в Нидерландах¹².

¹¹ Более подробную информацию о Генеральном плане Германии см.: <<http://www.bmvbs.de/dokumente/-,302.1046512/Artikel/dokument.htm>>. Текст на английском языке имеется в секретариате ЕЭК ООН.

¹² Более подробную информацию о концепции и сети "Connekt" в Нидерландах см.: <<http://www.connekt.nl/en/home>>.

24. В заключение Рабочая группа была проинформирована представителем ИСЛ о преимуществах и добросовестной практике создания логистических центров или "грузовых" деревень в качестве узлов в системе международных логистических цепочек в Европе. Стратегическое расположение вблизи экономических центров, легкий доступ к сетям автомобильных дорог и магистралей, наличие интермодальных терминалов и поставщиков логистических услуг, включая таможенные органы, а также круглосуточное обслуживание - все это те факторы, которые способствовали успеху логистических центров, в частности в Бремене и Берлине, и учитывались при создании новых центров, таких как в Прилесье (Минск).

В. Проектирование и управление грузовыми и интермодальными перевозками и роль правительств

25. Рабочая группа напомнила, что в ее программе работы предусмотрен следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте" (ECE/TRANS/WP.24/117, приложение).

26. В целях дальнейшего уточнения и структурирования этих мероприятий Рабочая группа предложила заинтересованным экспертам поделиться своим ноу-хау и опытом в межсессионный период деятельности Рабочей группы. Секретариату было поручено оказать Председателю помощь в организации такой межсессионной работы с участием заинтересованных экспертов путем координации виртуальной группы экспертов, взаимодействующих через систему электронной почты (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 26-34).

27. В соответствии с этим поручением секретариат в сотрудничестве с виртуальной группой экспертов по транспортным цепочкам и логистике и при участии ЕОКП и Австрии (неофициальные документы WP.24 № 5 и 6 (2008 год)) подготовил исследование по вопросам организации грузовых и интермодальных перевозок и управления ими и роли правительств (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

28. Знакомясь с этим исследованием, Рабочая группа рассмотрела различные концепции логистики и цепочек поставок, а также их растущее влияние на грузовые и интермодальные перевозки. Она признала, что современные системы управления цепочками поставок и логистики будут иметь первостепенное значение для

конкурентоспособности экономик в регионе ЕЭК ООН. Они позволят коренным образом изменить способы поставки, производства, передачи и возвращения грузов. Под воздействием спроса со стороны потребителя и глобализации производства и торговли цепочки поставок и распределения удлиняются. Системы поставок, производства и распределения, функционирующие на основе концепций "точно в срок" и "точно в установленной последовательности", все в большей степени нуждаются в надежных, гибких, оперативных и эффективных транспортных системах и будут играть решающую роль в выборе промышленностью вида транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, морского и/или воздушного).

29. Рабочая группа признала, что планирование, организация, контроль и выполнение грузовых транспортных операций в рамках системы управления цепочками поставок, а также организация интермодальных транспортных операций главным образом относятся к сфере бизнеса. Вместе с тем Рабочая группа сочла, что правительствам отводится чрезвычайно важная роль в этой сфере, поскольку логистические процессы, формируемые частными секторами, необязательно являются оптимальными решениями для всей экономики или страны в целом. Правительствам необходимо создать и поддерживать институциональную основу, а также правила игры для обеспечения того, чтобы работа по проектированию и управлению системами грузовых транспортных и интермодальных услуг проводилась в соответствии с национальными целями транспортной политики и учитывала также другие экономические, социальные, экологические и пространственные стратегии, нормативные требования и правила, установленные и применяемые государственными органами.

30. Рабочая группа выделила три области, где требуется принятие мер со стороны правительств. Речь идет о следующих областях, описание которых приводится в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/4:

- a) транспортные стратегии, устанавливающие надлежащие нормативные, институциональные и административные рамочные условия на национальном (а также провинциальном и муниципальном) и международном уровнях;
- b) транспортная инфраструктура для эффективных услуг по перевозкам отдельными видами транспорта и интермодальным перевозкам, что предусматривает адекватное планирование землепользования, позволяющее отрасли создавать и развивать надлежащие портовые сооружения, интермодальные терминалы и распределительные центры в соответствии с экономическими, социальными, экологическими и пространственными требованиями;

- с) исследования, образование и информированность для более глубокого понимания воздействия управления цепочками поставок и логистики на транспортный спрос и выбор вида транспорта, для ознакомления специалистов этой отрасли с соответствующими ноу-хау и опытом, а также для информирования широкой общественности и обеспечения транспарентности в отношении роли грузовых перевозок и логистики.

31. Рабочая группа сочла, что она могла бы поддержать усилия в этих областях путем обмена информацией и оптимальной практикой среди стран в регионе ЕЭК ООН и обмена опытом реализации мер и стратегий, связанных с нормотворческой деятельностью или наращиванием потенциала.

32. В соответствии со своим мандатом и сферой компетенции Рабочая группа одобрила выводы, сделанные ее виртуальной группой экспертов и содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/4, за исключением мероприятий, предложенных в пунктах 63 (4) и 65 (3) этого документа. Она полагала, что предложенные мероприятия могут дать положительный эффект на межправительственном и панъевропейском уровнях и что Рабочей группе следует проводить их в сотрудничестве с другими международными организациями, в частности с Европейской комиссией.

33. Информация о новых направлениях деятельности, связанных с транспортными цепочками и логистикой и одобренных Рабочей группой, приводится в приложении к настоящему докладу.

34. Рабочая группа поручила секретариату подготовить для рассмотрения на предстоящей сессии в октябре 2009 года пересмотренный проект программы работы на 2010-2014 годы, содержащий одобренные новые виды деятельности Рабочей группы в области транспортных цепочек и логистики.

35. В заключение Рабочая группа подтвердила свою точку зрения о том, что страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии извлекают особую пользу из участия в этой работе, поскольку логистические тенденции и современные цепочки поставок оказывают все более заметное воздействие на транспортный выбор и спрос, а также влияют на политику правительств в этой области.

VII. СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 6 повестки дня)

36. Напомнив об обсуждениях, проводившихся на ее предыдущих сессиях и резюмированных в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/3, Рабочая группа заслушала сообщения представителей ЮНКТАД и МАМП о последних изменениях, содержании и возможных последствиях новой Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Эта Конвенция была подготовлена Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и принята Генеральной Ассамблеей 11 декабря 2008 года.

37. Новая Конвенция - так называемые "Роттердамские правила" - будет открыта для подписания после церемонии подписания, которая состоится 23 сентября 2009 года в Роттердаме. Для ее вступления в силу потребуется ратификация 20 государствами. Любое государство, присоединяющееся к этой новой Конвенции, должно будет денонсировать другие морские конвенции, стороной которых она может быть, т.е. Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, прежде чем ратификация Роттердамских правил вступит в силу.

38. Рабочая группа отметила, что новая Конвенция будет применяться ко всем договорам морской перевозки, включающей международный морской этап, каким бы коротким ни был этот морской этап и каким бы длинным ни был наземный этап. Конвенция будет применяться к перевозчику, который необязательно может нести ответственность за всю перевозку "от двери до двери", если невозможно определить место утери, повреждения или задержки груза либо если не применяется никакая другая конвенция, такая как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) или Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ). Ответственность перевозчиков ограничена тремя расчетными единицами "специального права заимствования" (СДР) за килограмм груза или 875 СДР за место. В то время как ответственность перевозчика ограничена, новая Конвенция вводит обязательную и неограниченную ответственность для грузоотправителя в случае, если он представляет недостоверную информацию, а также в случае нарушения обязательств в связи с перевозкой опасных грузов. Таким образом, она предполагает перенесение ответственности с перевозчика на грузоотправителя.

39. Новая Конвенция носит весьма сложный характер и охватывает новые неопробованные правовые области, такие как передача прав, арбитражные и юрисдикционные оговорки. Она не предусматривает обязательных гармонизированных

положений об ответственности для перевозки "от двери до двери" в силу оговорок о выходе, позволяющих воспользоваться свободой заключения договора в случае так называемых "договоров об организации (обслуживании) перевозок", которые широко используются, особенно при морских линейных перевозках.

40. В случае вступления в силу эта новая Конвенция создаст иной уровень международного права, применимый потенциально ко многим европейским интермодальным транспортным операциям, особенно при перевозках между портами и внутренними регионами, если учитывать положения, которые не согласуются с КДПГ, охватывающей один вид транспорта, или правилами КОТИФ, применимыми к международным автомобильным и железнодорожным перевозкам в Европе. Кроме того, новая Конвенция не предусматривает концентрацию риска за утерю, ущерб и задержку независимо от их причины и от того, на каком этапе перевозки это происходит, на одной стороне (т.е. на перевозчике по договору), как это ранее предлагалось Рабочей группой (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 14-18).

41. Таким образом, новая Конвенция, по всей видимости, не является шагом на пути к созданию простой, транспарентной, единообразной и жесткой системы ответственности в отношении современных транспортных цепочек, обеспечивающей равные условия конкуренции среди операторов, выполняющих перевозки одним видом транспорта и интермодальные перевозки.

42. В этом контексте представитель ЕК проинформировал Рабочую группу о результатах правового исследования, охватывающего документы мультимодальной перевозки и системы ответственности, которое ЕК поручила провести в рамках своего Плана действий для грузовой логистики.

43. Рабочая группа с удовлетворением отметила подробную информацию, полученную от представителей ЮНКТАД, МАМП и ЕК. Она решила вернуться к этому вопросу на своей предстоящей сессии в октябре 2009 года, с тем чтобы рассмотреть в сотрудничестве с Европейской комиссией (ГД ТРЭН) возможные последствия и полезность этой новой Конвенции для интермодальных перевозок в Европе. Рабочая группа предложила государствам - членам ЕЭК ООН и профессиональным организациям изучить возможность создания в нынешних условиях надлежащей системы гражданской ответственности, охватывающей также каботажные морские перевозки, с учетом озабоченностей европейских интермодальных транспортных операторов и их клиентов.

VIII. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 7 повестки дня)

44. Из-за нехватки времени этот пункт не рассматривался.

IX. РУКОВОДСТВО ИМО/МОТ/ЕЭК ООН ПО УКЛАДКЕ ГРУЗОВ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЕДИНИЦЫ (пункт 8 повестки дня)

45. Рабочая группа напомнила, что в 1996 году в сотрудничестве с Международной морской организацией (ИМО) и Международным бюро труда (МОТ) она подготовила Международное руководство по безопасной укладке грузов в грузовые контейнеры и транспортные средства, охватывающее требования всех наземных видов транспорта (TRANS/WP.24/R.83 и Add.1)¹³. 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).

46. Представитель МОТ проинформировал Рабочую группу о том, что МОТ и ИМО решили рассмотреть и обновить руководство, которое широко используется транспортной отраслью для укладки грузов в контейнеры и другие интермодальные грузовые единицы.

47. Рабочая группа решила содействовать пересмотру и обновлению этого руководства. Она поручила секретариату координировать эту работу с МОТ и ИМО и проинформировать ее о новых изменениях и планируемых процедурах на предстоящей сессии в октябре 2009 года. Это новое направление деятельности также необходимо будет включить в программу работы Рабочей группы.

X. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (пункт 9 повестки дня)

48. В отсутствие представителей пункта наблюдения за интермодальными перевозками в Украине секретариат Панъевропейского коридора III (Берлин-Киев) проинформировал

¹³ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

Рабочую группу о последних изменениях, связанных с созданием инфраструктуры и улучшением технической и эксплуатационной совместимости на этом важном транспортном коридоре восток-запад.

ХІ. ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ПАНЬЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 10 повестки дня)

49. Рабочая группа была проинформирована о результатах применения общей накладной МГК/СМГС¹⁴. Согласно представителю МКГ, сегодня эта общая накладная применяется на более чем двадцати транспортных магистралях запад-восток вдоль пяти панъевропейских коридоров, в частности между Германией и Украиной и между Чешской Республикой/Румынией и Российской Федерацией. Использование общей накладной МГК/СМГС планируется распространить на Китай, Монголию и Казахстан. Помимо подготовки стандартизированных механизмов обработки претензий продолжалась работа над электронной версией общей накладной, которая должна быть завершена до 1 июля 2009 года, когда представление предварительной электронной декларации о грузе станет обязательным для ввоза и вывоза грузов в страны Европейского союза и из этих стран (правила ЕС 648/05 и 1875/06).

50. Рабочая группа высоко оценила непрекращающиеся усилия МКЖТ и ОСЖД, направленные на упрощение процедур пересечения границ в интермодальных транспортных коридорах восток-запад с конечной целью создания единого панъевропейского или евразийского правового режима, регулирующего железнодорожные перевозки, поскольку эта деятельность полностью отвечает стратегическим элементам работы в этой области, принятыми Рабочей группой в сентябре 2005 года (TRANS/WP.24/109, пункт 18; ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 24-30).

¹⁴ МГК = Единообразные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (Добавление В к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)); СМГС = Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.

ХП. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 11 повестки дня)

А. Статус Соглашения СЛКП (пункт 11 а) повестки дня)

51. Рабочая группа отметила, что Соглашение СЛКП насчитывает 32 Договаривающиеся стороны¹⁵.

52. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.5)¹⁶, карту сети СЛКП, электронный перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы¹⁷.

В. Состояние принятых предложений по поправкам (пункт 11 б) повестки дня)

53. Рабочая группа отметила, что принятые на ее сорок девятой сессии предложения по поправкам к приложениям I и II к Соглашению СЛКП (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40-45 и приложение), которые обновляют и расширяют географическую сферу охвата сети СЛКП, вступят в силу 23 мая 2009 года, как это указано в уведомлении депозитария C.N.76.2009.TREATIES-1 от 23 февраля 2009 года.

54. В соответствии с уведомлением депозитария C.N.623.2008.TREATIES-4 от 3 сентября 2008 года срок представления возражений по предложениям о поправках к статьям 14, 15 и 16 Соглашения СЛКП, также принятых Рабочей группой на ее сорок девятой сессии, истекает 3 сентября 2009 года. При отсутствии возражений эти поправки вступят в силу 3 декабря 2009 года.

¹⁵ 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, Швейцария.

¹⁶ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

¹⁷ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

С. Новые предложения по поправкам (обновляющим и расширяющим сеть СЛКП) (пункт 11 а) повестки дня)

55. Рабочая группа напомнила, что на своей сорок девятой сессии она приняла предложения о поправках, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 и Add.2, за исключением предложений, относящихся к (15) Австрии, (19) Венгрии, (35) Армении, (37) Грузии и (39) Туркменистану (ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1), в отношении которых процесс консультаций еще не завершен (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 40-44). Эти оставшиеся предложения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

56. Рабочая группа была проинформирована представителем Австрии о том, что предложение по поправке, относящееся к (15) Австрии, следует отозвать по причинам, указанным в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/1. Представитель Турции выразил согласие по поводу предложения о поправках, относящегося к линии С-Е 70 в (39) Туркменистане.

57. Рабочая группа поручила секретариату вновь связаться с непосредственно заинтересованными Договаривающимися сторонами для выяснения их позиций по оставшимся предложениям о поправках, с тем чтобы завершить требуемый процесс консультаций и дать возможность Рабочей группе принять окончательное решение по этим важным международным линиям комбинированных перевозок на следующей сессии.

Д. Новые предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики) (пункт 11 d) повестки дня)

58. Рабочая группа рассмотрела целесообразность пересмотра минимальных требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик и параметров, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП. Поскольку эти характеристики и параметры были приняты в конце 1980-х годов, возможно, они нуждаются в согласовании с современными требованиями в области железнодорожных и интермодальных перевозок.

59. Рабочая группа отметила, что, как указано в документе ECE/TRANS/WP.24/2009/2, несколько из 15 стран, ответивших на проведенное секретариатом обследование по этому вопросу, сочли, что ряд этих требований и характеристик, содержащихся в Соглашении СЛКП, возможно, нуждается в обновлении, причем упор следует, вероятно, сделать на тех характеристиках и параметрах, которые применяются при строительстве новых железнодорожных линий. Кроме того, может возникнуть необходимость обновления

перечня важнейших терминалов для комбинированных перевозок, вероятно, в качестве первого шага независимо от тех терминалов, которые уже перечислены в приложении II к СЛКП.

60. Для получения всеобъемлющей картины предлагаемых масштабов и рамок характеристик и параметров для существующих и новых международных линий комбинированных перевозок, а также соответствующих объектов, содержащихся не только в СЛКП, но и в Соглашении СМЖЛ, секретариату было поручено запросить мнения управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов терминалов и железнодорожных предприятий. Как только такие данные поступят, Рабочая группа в сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН рассмотрит эти характеристики и параметры, с тем чтобы подготовить соответствующие предложения по поправкам к Соглашению СЛКП (SC.2 для Соглашения СМЖЛ).

ХIII. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 12 повестки дня)

А. Статус Протокола (пункт 12 а) повестки дня)

61. Рабочая группа отметила, что Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 и ратифицирован 8 странами¹⁸, но еще не вступил в силу. Его текст содержится в документе ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2¹⁹. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеется на вебсайте Рабочей группы²⁰.

В. Новые предложения по поправкам (пункт 12 b) повестки дня)

62. Из-за нехватки времени этот пункт не рассматривался.

¹⁸ Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

¹⁹ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

²⁰ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

XIV. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 13 повестки дня)

63. Рабочая группа решила провести свою осеннюю сессию 12 и 13 октября 2009 года в Женеве. Весенняя сессия Рабочей группы 2010 года в предварительном порядке запланирована на 16 и 17 марта 2010 года.

XV. ДОКЛАД (пункт 14 повестки дня)

64. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КБТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) секретариат в сотрудничестве с Председателем подготовил настоящий доклад для официального утверждения на предстоящей сессии Рабочей группы в октябре 2009 года.

Приложение

СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА: ПРОЕКТИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВЫМИ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

Направления деятельности для включения в программу работы Рабочей группы на 2010-2014 годы

Международная транспортная политика и нормативные меры

- 1) Мониторинг и анализ национальных мер по оказанию воздействия на проектирование и управление грузовыми перевозками с целью активизации использования интермодальных перевозок и подготовки набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы использовать в данной связи. Следует учитывать также соответствующие резолюции ЕКМТ по комбинированным перевозкам.
- 2) Обзор и возможное изменение "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве 2005 года, включая показатели эффективности работы по развитию интермодальных перевозок, на основе логистических требований, критериев и параметров ответственности.
- 3) Анализ проекта конвенции ЮНСИТРАЛ и обзор работы ЕЭК ООН над режимами гражданской ответственности и положениями об интермодальных наземных перевозках в общеевропейском контексте.

Международная транспортная инфраструктура и критерии эффективности

- 1) Анализ существующей инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, указанных в Соглашении СЛКП, включая прилагаемый к нему Протокол о перевозках по внутренним водным путям, с целью повышения стандартов эксплуатационной совместимости и установления критериев эффективного проектирования и управления грузовыми перевозками и международными интермодальными транспортными услугами. Следует учитывать трудности и затраты, связанные с изменением таких стандартов.
- 2) Обзор минимальных требований к терминалам СЛКП с целью оптимизации перевалочных и логистических процедур и включения механизмов оптимального размещения, строительства и эксплуатации терминалов, грузовых центров и центров

распределения, пунктов пересечения границ и станций смены колесных пар, а также паромных соединений/портов.

3) Включение в СЛКП (а также, возможно, в СМА и СМЖЛ) логистических требований с целью повышения потенциала и эффективности перевозок между портами и внутренними регионами.

Обмен информацией в области исследований, образования и обеспечения осведомленности

- 1) Обмен оптимальной практикой, касающейся новых концепций, конструкции, веса и размеров интермодальных грузовых (транспортных) единиц с учетом существующих ограничений веса и размеров, предусмотренных в национальных, международных и субрегиональных (Европейский союз) правилах.
- 2) Обмен оптимальной практикой при подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики.
