


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

Женева, 30 октября – 1 ноября 2019 года

**Доклад Рабочей группы по интермодальным перевозкам
и логистике о работе ее шестьдесят второй сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–6	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7	3
III. Форум по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией в рамках Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике ЕЭК (пункт 2 повестки дня)	8–13	3
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)	14–19	5
A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам	14–16	5
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети)	17–19	6
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	20–23	6
A. Статус Протокола	20	6
B. Предложения по поправкам	21–23	6
VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 5 повестки дня)	24–37	7
VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)	38–40	9
VIII. Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей (пункт 7 повестки дня)	41–47	9
IX. Обзор национальных транспортных и логистических систем (пункт 8 повестки дня)	48	10
X. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)	49–55	10



XI.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня).....	56	11
XII.	Интермодальные транспортные терминалы (пункт 11 повестки дня).....	57–61	11
XIII.	Подготовка национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (пункт 12 повестки дня).....	62–64	12
XIV.	Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня).....	65–74	12
	A. Тенденции и эффективность работы отрасли.....	65	12
	B. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций.....	66–71	13
	C. Общеевропейские изменения в политике.....	72	13
	D. Статистика интермодальных перевозок.....	73–74	13
XV.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 14 повестки дня).....	75–79	14
XVI.	Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 15 повестки дня).....	80–83	14
XVII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня).....	84–86	15
XVIII.	Программа работы (пункт 17 повестки дня).....	87–88	15
XIX.	Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня).....	89	16
XX.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня).....	90	16
XXI.	Резюме решений (пункт 20 повестки дня).....	91	16

Приложения

I.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) – Предложения по поправкам.....	17
II.	Уточнение в отношении толкования поправок, которое возникло в результате принятия документа ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12 и его официального утверждения, оформленного в виде депозитарного уведомления C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (раздел II документа ECE/TRANS/WP.24/2019/2).....	18
III.	Долгосрочная программа работы и программа работы на 2020–2021 годы.....	21

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят вторую сессию с 30 октября по 1 ноября 2019 года в Женеве под председательством г-на Массимо Косты (Италия).
2. В сессии Рабочей группы приняли участие следующие государства – члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрии, Германии, Греции, Грузии, Дании, Италии, Литвы, Польши, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Турции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии. В работе сессии приняли участие следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК: Индия, Китайская Народная Республика и Монголия. Была представлена следующая региональная комиссия Организации Объединенных Наций: Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международная организация труда (МОТ).
3. Был представлен также Европейский союз (ЕС).
4. На сессии была представлена также следующая межправительственная организация: Евразийская экономическая комиссия.
5. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейский железнодорожный центр ИСАК, Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций (МАКТО) и Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП).
6. На сессии присутствовали представители частного сектора: компаний «Фрейт вилладж РУ» и «Хьюпэк интермоудэл».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

7. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) утвердила повестку дня своей шестьдесят второй сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/144.

III. Форум по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией в рамках Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике ЕЭК (пункт 2 повестки дня)

8. Секретариаты ЕЭК и ЭСКАТО организовали Форум по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией в рамках сессии WP.24. Форум был проведен по просьбе Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в соответствии с решением КВТ, принятым на восемьдесят первой сессии (Женева, 19–22 февраля 2019 года), в котором секретариату ЕЭК было поручено заручиться сотрудничеством ЭСКАТО, с тем чтобы изучить совместно с Бюро КВТ возможности для совместной организации в Женеве – наиболее экономически эффективным способом – консультаций между ЕЭК и ЭСКАТО, открытых для всех государств – членом ЕЭК и ЭСКАТО, по проблематике устойчивой транспортной связности, а также было поручено представить в сотрудничестве с Бюро КВТ результаты этих усилий на восемьдесят второй сессии КВТ и сформулировать предложения по будущему сотрудничеству.
9. По итогам Форума состоялся обмен информацией об усилиях по укреплению межрегиональной устойчивой транспортной связности в контексте интермодальных перевозок и логистики, включая связность инфраструктуры, операционное взаимодействие, а также вопросы охраны, безопасности и охраны окружающей среды, связанные с комплексными интермодальными перевозками и логистикой.

10. Участвовавшие в Форуме государства – члены ЕЭК и ЭСКАТО смогли обменяться также информацией об усилиях по созданию условий для совершенствования интермодальных перевозок и логистики на международных линиях внутреннего транспорта в поддержку евро-азиатской транспортной связности. Было положено начало страновым обменов информацией о различных правовых документах, созданных под эгидой Организации Объединенных Наций для поддержки устойчивой транспортной связности, в частности об инфраструктурных соглашениях, конвенциях об упрощении процедур перевозок и конвенциях, касающихся транспортной безопасности и охраны окружающей среды и здоровья.

11. В ходе этих обменов было выявлено нижеследующее.

- Правовые документы Организации Объединенных Наций по транспорту обеспечивают странам необходимую основу для повышения устойчивой транспортной связности, однако для этого странам необходимо присоединиться к этим документам и осуществлять их.
- Когда речь идет о выбросах ПГ и других загрязняющих веществах, транспорт является частью проблемы и, следовательно, должен быть частью ее решения. В рамках Организации Объединенных Наций, а также в рамках двустороннего и межрегионального сотрудничества существует ряд направлений сотрудничества в области декарбонизации и других стратегий по устойчивому развитию транспорта, и такое сотрудничество следует поощрять.
- Разрабатываются различные инфраструктурные проекты, имеющие решающее значение для улучшения евро-азиатских грузовых перевозок, как то: благоустройство различных железнодорожных линий, расширение и строительство интермодальных терминалов и портовых сооружений, а также организация паромных сообщений через Черное и Каспийское моря.
- Что касается узких мест в инфраструктуре, то инфраструктурные сбои в том числе происходят по причине возникновения чрезвычайных условий, и их необходимо устранять через адаптацию инфраструктуры к изменяющимся условиям и/или строительства альтернативных путей.
- Первоочередными задачами остаются переход на цифровой документооборот на транспорте, внедрение инноваций на железных дорогах и повышение конкурентоспособности железных дорог среди других видов транспорта.
- Важной представляется цифровизация сертификатов для фитосанитарного и ветеринарного контроля, причем можно было бы далее развивать сотрудничество, существующее по линии упрощения процедур торговли в рамках СЕФАКТ ООН.
- Единое железнодорожное право может способствовать повышению конкурентоспособности железных дорог, и здесь речь шла о законодательстве в области использования договоров на перевозку грузов по железной дороге между Европой и Азией и беспрепятственного пересечения границ железнодорожным подвижным составом.
- Схемы стимулирования для поощрения интермодальных перевозок и/или меры поддержки комбинированных перевозок также рассматриваются в качестве инструмента повышения конкурентоспособности железных дорог по сравнению с автомобильным транспортом.
- Безопасность на транспорте имеет важное значение для обеспечения устойчивой транспортной связности. Для повышения транспортной безопасности и кибербезопасности необходимо международное сотрудничество. Примером такого сотрудничества является Европейский центр обмена железнодорожной информацией и анализа (ЕЦ-ИСАК), который предлагает всеохватывающую платформу для кибербезопасности, позволяющую управляющим железнодорожной инфраструктурой и руководителям железнодорожных предприятий в Европе осуществлять скоординированные превентивные действия.

12. При рассмотрении будущих шагов ключевыми факторами могут стать текущая реформа Организации Объединенных Наций и работа по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров и других коридоров, которая ведется Рабочей группой ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в соответствии с ее мандатом. В этой связи секретариату было поручено представить информацию, полученную в ходе Форума, на следующей сессии WP.5 и поделиться этой информацией с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2), а также представить – через посредство Бюро КВТ – результаты работы Форума и вышеупомянутые предложения, сделанные на Форуме, на восемьдесят второй сессии КВТ и рассмотреть дальнейшие действия в соответствии с решением КВТ, принятым на его восемьдесят первой сессии (Женева, 19–22 февраля 2019 года).

13. Справочная информация о Форуме содержится в неофициальном документе № 1, а подробная его программа была опубликована в неофициальном документе № 5. Все сообщения, сделанные на Форуме, были размещены на веб-сайте ЕЭК по адресу www.unece.org/trans/wp24/wp24-pres-docs/2019.html.

Документация

Неофициальный документ № 1, неофициальный документ № 5

IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Соглашения и принятых предложений по поправкам

14. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП), которое на момент проведения шестьдесят второй сессии насчитывало 32 Договаривающиеся стороны¹. С подробной информацией о Соглашении СЛКП можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

15. Секретариат представил на рассмотрение WP.24 неофициальный документ № 3, в котором содержится новый сводный вариант Соглашения СЛКП – проект документа ECE/TRANS/88/Rev.7. Сводный вариант был издан в качестве неофициального документа в связи с тем, что при подготовке нового сводного текста на основе вступивших в силу поправок секретариат выявил ряд вопросов и/или несоответствий, которые, по мнению секретариата, требуют уточнения или исправления путем внесения необходимых поправок. Секретариат представил пояснения по этим вопросам.

16. WP.24 поблагодарила секретариат за проделанную работу по подготовке проекта сводного текста и за выявление вопросов для дальнейшего рассмотрения. Она согласилась с тем, что выявленные вопросы и возможные несоответствия должны быть прояснены с заинтересованными странами на индивидуальной основе. С этой целью она поручила секретариату связаться с заинтересованными странами, являющимися Договаривающимися сторонами Соглашения СЛКП, и прояснить соответствующие вопросы и несоответствия. В случае необходимости странам – Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП следует представить предложения по внесению поправок на шестьдесят третьей сессии в 2020 году.

¹ Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

Документация

Неофициальный документ № 3

В. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети)

17. Российская Федерация представила свое предложение по поправкам к Соглашению СЛКП, содержащееся в документах ECE/TRANS/WP.24/2019/1 и ECE/TRANS/WP.24/2019/3. В этих поправках предлагается включить в Соглашение СЛКП: i) важнейшие железнодорожные линии для интермодальных перевозок; ii) новые терминалы, имеющие важное значение; iii) новые пункты пересечения границы; а также iv) новое паромное сообщение.

18. Российская Федерация уточнила нумерацию двух новых строк, указанных в документе ECE/TRANS/WP.24/2019/1, которые должны быть пронумерованы соответственно как C 20/4 и C 20/5 и включены в перечень после строки, пронумерованной как C 20/3.

19. В соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП WP.24 рассмотрела эти предложения по поправкам, единогласно их приняла и просила препроводить их Управлению по правовым вопросам в Нью-Йорке. Принятые поправки воспроизведены в приложении I к настоящему докладу.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2019/1, ECE/TRANS/WP.24/2019/3

V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)**A. Статус Протокола**

20. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (Протокола СЛКП), который на момент проведения шестьдесят второй сессии насчитывал девять Договаривающихся сторон². С подробной информацией о Протоколе СЛКП можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

В. Предложения по поправкам

21. WP.24 решила на своей предыдущей сессии рассмотреть различия между Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протоколом СЛКП в том, что касается европейских внутренних водных путей и портов, включенных в оба документа. С этой целью секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.24/2019/2, в котором:

i) вновь заявляется о различиях между Соглашением СМВП и Протоколом СЛКП, изложенных в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12, и предлагается уточнить толкование поправок, которое возникло в результате принятия документа ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12 и его официального утверждения, оформленного в виде депозитарного уведомления C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (раздел II документа ECE/TRANS/WP.24/2019/2);

² Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Сербия, Чешская Республика и Швейцария.

ii) устанавливаются дополнительные различия между этими правовыми документами, обусловленные принятыми поправками к Соглашению СМВП, которые изложены в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/3 (раздел III документа ECE/TRANS/WP.24/2019/2).

22. WP.24 рассмотрела толкование принятого предложения по поправкам и согласилась с ним. Согласованное толкование приведено в приложении II к настоящему докладу и должно быть включено в следующий сводный текст Протокола СЛКП.

23. WP.24 приняла к сведению упомянутые дополнительные различия. Она предложила Договаривающимся сторонам Протокола СЛКП рассмотреть вопрос о представлении на шестьдесят третьей сессии в 2020 году официального предложения по поправкам, направленным на согласование текста Протокола СЛКП с Соглашением СМВП.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2019/2

VI. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 5 повестки дня)

24. Секретариат представил информацию об использовании регистрационной формы для загрузки Кодекса ГТЕ с веб-сайта ЕЭК в марте 2019 года. С тех пор около 900 пользователей зарегистрировались для загрузки Кодекса ГТЕ.

25. Секретариат проинформировал о своем первоначальном изучении вопроса о финансировании, необходимом для разработки мобильного приложения для Кодекса ГТЕ. В простом варианте подобное приложение можно было бы разработать при финансировании в размере от 10 000 до 15 000 долл. США. В то же время бюджет на разработку может значительно увеличиться, если в приложение будет решено включить сложные функции по распознаванию грузов.

26. Секретариат сообщил также, что, хотя разработка программного обеспечения для этого приложения представляется довольно несложным делом, сама подготовка текста Кодекса ГТЕ – с тем чтобы он мог использоваться в таком приложении – потребует определенного осмысления.

27. Международная ассоциация МАКТО представила данные и примеры инцидентов/аварий, возникших в результате ненадлежащей укладки грузов в ГТЕ. Многие из этих аварийных ситуаций можно было бы предотвратить – и спасти много жизней, – если бы укладка грузов в ГТЕ производилась в соответствии с Кодексом ГТЕ. МАКТО прилагает большие усилия для продвижения Кодекса ГТЕ в промышленности. МАКТО призвала WP.24 также пропагандировать Кодекс ГТЕ и облегчить доступ к нему путем разработки мобильного приложения. Кроме того, МАКТО сообщила, что ее отраслевая группа приступила к работе над некоторыми важными сопутствующими задачами, в том числе над базовыми материалами для поддержки потенциального мобильного приложения.

28. Секретариат напомнил WP.24 о том, что предложенная ЕЭК Группа экспертов по Кодексу ГТЕ, круг ведения которой был утвержден WP.24 на шестьдесят первой сессии, имеет в числе своих задач разработку прикладного такого приложения. Секретариат проинформировал WP.24 о том, что административный процесс официального учреждения Группы еще не закончен. Секретариат напомнил WP.24, что для создания Группы требуется согласие межправительственных органов ЕЭК, МОТ и Международной морской организации (ИМО). ЕЭК и ИМО договорились о создании Группы экспертов – Комитетом по внутреннему транспорту и Комитетом по безопасности на море соответственно – на их заседаниях в феврале и июне 2019 года; процесс рассмотрения и принятия решения секторальными консультативными органами МОТ еще не завершен.

29. МОТ пояснила, что ее соответствующие органы проведут следующее совещание в 2021 году, возможно в январе, и будут проинформированы о ходе работы по созданию Группы экспертов. МОТ также просила представить информацию о наличии бюджетных средств, необходимых для разработки технических материалов, которые будут рассматриваться Группой, в том числе для возможного задействования дополнительного консультанта. МОТ сообщила, что отсутствие финансирования этой работы может привести к отсутствию поддержки решения о создании Группы экспертов со стороны секторальных консультативных органов МОТ. МОТ сообщила также, что в ходе внутренних неофициальных консультаций было высказано мнение об отсутствии необходимости в пересмотре Кодекса ГТЕ.

30. Секретариат сделал пояснения относительно планируемого порядка работы предложенной Группы экспертов в случае ее создания в рамках ЕЭК: в ее работе на добровольной основе будут участвовать эксперты от государств-членов и представители промышленности за счет средств своих организаций; нанять консультанта не планируется; секретариатское обслуживание работы Группы экспертов, включая предоставление залов для заседаний, а также устный перевод и письменный перевод документов будут обеспечиваться ЕЭК. Все технические вопросы будут координироваться ЕЭК в соответствии с ее обычной практикой работы.

31. WP.24 приняла к сведению сообщение, направленное МОТ секретариату ЕЭК в апреле 2019 года в ответ на письмо ЕЭК от марта 2019 года, в котором подтверждалось, что в настоящее время МОТ не уполномочена утверждать круг ведения Группы экспертов, предложенной ЕЭК, в соответствии с ее административными процедурами; а также ее предложение по устранению возможных недостатков Кодекса ГТЕ путем внесения изменений в касающиеся Кодекса ГТЕ информационные материалы.

32. WP.24 приняла также к сведению результаты обмена информацией между ЕЭК и ИМО, состоявшегося в марте 2019 года. По его итогам Комитет по безопасности на море на своем совещании в июне 2019 года рассмотрел и одобрил круг ведения этой Группы экспертов, а также уполномочил секретариат ИМО принимать участие в работе Группы (как уже указывалось в пункте 28).

33. WP.24 приняла к сведению представленную информацию. Она разъяснила свою позицию, согласно которой Группа экспертов – в случае ее создания – должна заниматься лишь необходимыми обновлениями Кодекса ГТЕ, а не его полным пересмотром, а также подготовкой текста Кодекса ГТЕ к использованию в мобильном приложении.

34. WP.24 просила приступить в неофициальном порядке к предварительной работе для оценки того, какие области требуют приоритетного внимания при обновлении, а также к обдумыванию вопросов использования текста в мобильном приложении, начав эту работу с проведения двух совещаний в 2020 году в ожидание завершения официальных административных процессов в рамках МОТ и ЕЭК, необходимых для начала работы Группы экспертов, о чем упоминалось выше. Эта предварительная работа не должна никоим образом предвосхищать либо ограничивать работу или круг ведения Группы экспертов, если таковая будет создана.

35. WP.24 приняла к сведению, что в этот период участие наблюдателя от секретариата МОТ в неофициальной предварительной работе не означает ни наличия мандата, ни трехстороннего участия данного учреждения.

36. Российская Федерация проинформировала WP.24 о том, что она представит материалы для рассмотрения Группой экспертов и что она готова присоединиться к неофициальной группе. В то же время Российская Федерация обратилась к секретариату с призывом приложить усилия для обеспечения письменного и устного перевода на все официальные языки ЕЭК для поддержания работы неофициальной группы.

37. Секретариат сообщил WP.24, что он предпримет усилия для поиска в Женеве зала заседаний для проведения неофициальных совещаний и выявления потенциальных ресурсов для обеспечения перевода документов, но что это будет

затруднительным ввиду нынешней ограниченности в ресурсах и проведения капитального ремонта. В связи с этим он просил государства-члены рассмотреть вопрос о возможности проведения у себя этих совещаний и предоставления соответствующих услуг.

VII. Изменение климата и интермодальные перевозки (пункт 6 повестки дня)

38. Секретариат проинформировал WP.24 о результатах работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (Группы экспертов). В частности, секретариат представил методологию, выбранную Группой экспертов для выявления областей повышенного потенциального риска в связи с последствиями изменения климата для транспортной инфраструктуры. Он представил также карты, на которых отмечены пересечения зон повышенного риска с сетями автомобильных и железных дорог. Особое внимание было уделено извлеченным урокам и рекомендациям из доклада.

39. В своих рекомендациях Группа экспертов предложила рабочим группам ЕЭК, к ведению которых относятся соглашения в области развития инфраструктуры, в частности WP.24, провести работу по присвоению сетям и узлам, затрагиваемым этими соглашениями, соответствующих геокодов с использованием географической информационной системы (ГИС). Странам же было предложено представлять информацию уже с геокодировкой. Странам было предложено также принять участие в обследованиях, проводимых Рабочей группой по статистике транспорта, с тем чтобы можно было получить информацию о транспортных потоках, включая геокодировку. Кроме того, группа экспертов внесла предложения относительно конкретной дальнейшей работы по расширению знаний в контексте анализа последствий изменения климата для транспорта и выявления подходящих мер по адаптации транспортной инфраструктуры и транспортных операций.

40. WP.24 приняла к сведению работу Группы экспертов и рекомендацию о предоставлении геоинформации о сетях, охватываемых инфраструктурными соглашениями, с использованием ГИС. Она поручила секретариату обратиться к государствам – членам ЕЭК, в частности к Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП, и запросить у них данные ГИС (векторные файлы), если таковые имеются, о линиях СЛКП и соответствующих объектах. Секретариату было предложено представить доклад о прогрессе в получении таких данных на следующем совещании.

VIII. Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей (пункт 7 повестки дня)

41. В ходе Форума по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией, организованного в рамках Рабочей группы ЕЭК по интермодальным перевозкам и логистике (пункт 2 повестки дня), обсуждались вопросы интермодальных перевозок и логистики на евро-азиатских транспортных маршрутах.

42. Кроме того, секретариат проинформировал WP.24 о том, что смежная Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которой поручено продолжить работу по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров, хотела бы проконсультироваться с WP.24 по вопросу о том, каким образом можно было бы продолжить работу по введению в действие коридоров после завершения этапа III проекта ЕАТС. Что касается WP.24, то могли бы быть представлены соответствующие соображения в поддержку интермодальных перевозок и логистики в евро-азиатских транспортных коридорах.

43. WP.24 приняла к сведению эту просьбу. Она поручила секретариату после совещания собрать такие соображения у координаторов WP.24 в письменном виде.

44. Секретариат представил также информацию о текущей реализации проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН, по разработке набора показателей устойчивой связности внутреннего транспорта.

45. Проект включает в себя: i) разработку первоначального набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта; ii) проведение миссий по установлению фактов для обзора национальной ситуации в области транспорта и логистики, по итогам которого готовятся пять «национальных докладов о связности»; iii) проведение совещаний в рамках национального диалога по вопросам политики для утверждения этих докладов; iv) организацию учитывающих национальную специфику программ по укреплению потенциала; а также v) проведение по итогам завершающего межрегионального форума.

46. Разрабатываемые показатели устойчивой связности внутреннего транспорта охватывают три основополагающие элемента устойчивого развития. Они призваны измерять уровень связности для автомобильного и железнодорожного транспорта, внутренних водных путей, а также интермодальных перевозок.

47. WP.24 приняла к сведению информацию об этом проекте и просила представить обновленную информацию о его осуществлении на следующей сессии.

IX. Обзор национальных транспортных и логистических систем (пункт 8 повестки дня)

48. В последние годы Российская Федерация ассигновала секретариату средства на подготовку исследований, посвященных оценке транспортных и логистических систем, существующих в различных странах. Секретариат представил WP.24 обновленную информацию о ходе исследований, проведенных в Казахстане и Кыргызстане.

X. Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения в области интермодальных перевозок (пункт 9 повестки дня)

49. В соответствии с «дорожной картой» ЕЭК по содействию использованию интеллектуальных транспортных систем (ИТС), в которой предусмотрено 20 глобальных действий на 2012–2020 годы (публикация ЕЭК «ИТС для устойчивой мобильности», 2012 год), WP.24 предлагается заслушать информацию, обсудить этот вопрос и обеспечить платформу для обмена информацией и передовой практикой, для того чтобы выяснить, каким образом современные информационно-коммуникационные технологии могут помочь в обеспечении привлекательности и «бесперебойности» интермодальных транспортных систем в условиях конкуренции между различными видами транспорта.

50. В этой связи секретарь Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и координатор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированным транспортным средствам представил информацию о деятельности КВТ и его рабочих групп в области ИТС. В частности, он остановился на некоторых ключевых изменениях, касающихся автоматизации транспортных средств, таких как принятие Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) резолюции, касающейся использования высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, и принятие Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам, который имеет актуальное значение также и для большегрузных транспортных средств.

51. Кроме того, он проинформировал о деятельности, связанной с системами хранения данных для автоматизированного вождения и направленной на получение возможности регистрировать состояние транспортного средства и процесс взаимодействия с водителем, осуществлять анализ данных, вести мониторинг работы транспортного средства в условиях эксплуатации, а также устанавливать юридическую и материальную ответственность; он также подчеркнул актуальность таких систем для сектора грузовых перевозок и для интермодальных перевозок.

52. «Дорожная карта» по ИТС была определена до 2020 года, и в этой связи КВТ и его рабочие группы, возможно, пожелают ее обновить, в частности в целях более эффективной поддержки Стратегии КВТ на период до 2030 года.

53. Российская Федерация проинформировала WP.24 о проекте ИНТЕРТРАН, в рамках которого разрабатывается единая информационная технология для электронного обмена документами между железной дорогой и портами. Проект реализуется в сотрудничестве с государственными регулирующими органами. Российская Федерация просила WP.24 уделять больше внимания проблематике цифрового документооборота на транспорте.

54. Европейская комиссия рекомендовала уделять больше внимания вопросу о цифровизации транспортных документов и продолжать развивать синергические связи в сотрудничестве с Отделом торговли ЕЭК, например с программой СЕФАКТ ООН.

55. WP.24 поручила секретариату изучить возможности для налаживания синергических связей и сообщить о результатах на следующей сессии.

Документация

Публикация ЕЭК «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности» (2012 год)

XI. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 10 повестки дня)

56. На своей предыдущей сессии WP.24 решила провести в ходе шестьдесят второй сессии однодневное рабочее совещание по теме «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов». Однако по просьбе Бюро КВТ и в соответствии с решением провести вместо согласованного рабочего совещания Форум по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией в рамках Рабочей группы ЕЭК по интермодальным перевозкам и логистике (пункт 2 повестки дня) это рабочее совещание переносится на шестьдесят третью сессию в 2020 году. WP.24 подтвердила свое решение провести вышеупомянутое рабочее совещание в 2020 году и поручила секретариату его организовать.

XII. Интермодальные транспортные терминалы (пункт 11 повестки дня)

57. Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП) представил Портал по железнодорожной инфраструктуре (<https://railfacilitiesportal.eu/>), разработанный в рамках иницированного Европейской комиссией проекта по картированию и категоризации терминалов различных типов и других объектов инфраструктуры, имеющих в распоряжении стран Европейского союза. Портал по железнодорожной инфраструктуре обеспечивает быстрый доступ к информации о всех видах железнодорожных объектов, в частности об инфраструктуре железнодорожного грузового транспорта, например для целей планирования организации железнодорожного сообщения.

58. WP.24 приняла к сведению сделанное сообщение. Она просила секретариат распространить среди государств – членов ЕЭК, не входящих в ЕС, вопросник по интермодальным транспортным терминалам и логистическим центрам, который был рассмотрен на шестьдесят первой сессии, и собрать в этих странах данные, аналогичные тем, которые размещены на Портале по железнодорожной инфраструктуре. К секретариату была также обращена просьба наладить сотрудничество с МСККП для изучения возможностей предоставления доступа к информации о терминалах для всего региона ЕЭК таким образом, который был бы приемлем для всех стран.

59. Секретариат рассказал о работе Группы экспертов по сопоставительному анализу расходов на строительство транспортной инфраструктуры, которая должна в том числе разработать вопросник для сбора данных о расходах на строительство интермодальных терминалов и собрать и проанализировать эти данные.

60. Группа экспертов была бы признательна WP.24 за помощь в завершении работы над упомянутым вопросником и сборе данных.

61. WP.24 приняла к сведению эту просьбу. Она предложила секретариату распространить проект вопросника для получения замечаний среди координаторов WP.24.

XIII. Подготовка национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (пункт 12 повестки дня)

62. На своей предыдущей сессии WP.24 одобрила структуру, предложенную для проекта руководства по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики, и поручила секретариату подготовить первый проект руководства. С этой целью секретариат представил неофициальный документ № 2, который содержит предварительный вариант проекта руководства.

63. МОТ приветствовала проект руководства, в частности его раздел I.1.3, касающийся условий труда в секторе грузового транспорта и логистики. МОТ выразила готовность внести свой вклад в работу над этим разделом руководства и сотрудничать для этой цели с секретариатом.

64. WP.24 выразила удовлетворение прогрессом в подготовке справочника. Она призвала координаторов WP.24 после сессии направить в секретариат конкретные замечания в письменном виде. Координаторам было предложено также направить в секретариат конкретные тематические исследования, которые могли бы быть включены в главу 5 руководства, равно как и свои предложения по конкретным действиям для главы 4.

Документация

Неофициальный документ № 2

XIV. Последние изменения и оптимальная практика в области интермодальных перевозок и логистики (пункт 13 повестки дня)

A. Тенденции и эффективность работы отрасли

65. По этому пункту повестки дня обсуждения не проводилось.

В. Деятельность Европейской комиссии и других органов системы Организации Объединенных Наций

66. Европейская комиссия рассказала о деятельности по разработке регламента, обязывающего национальные органы принимать информацию о грузах, представленную операторами в электронном формате, при определенных соблюденных условиях. Проект регламента находится на рассмотрении его соавторов в рамках ЕС. Предполагается, что эта работа будет завершена до конца 2019 года. Однако в зависимости от окончательного решения законодателей этот регламент должен начать применяться только с 2025 или 2026 года.

67. Регламент затронет все законодательство о грузовых перевозках по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям, а также о воздушных грузовых перевозках. Для обеспечения эксплуатационной совместимости и облегчения обмена информацией, в том числе в контексте мультимодальных транспортных операций, регламентом предусматривается создание общего массива данных.

68. Такой общий массив данных должен быть создан на основе общей модели данных для мультимодальных перевозок с учетом не только согласованных на международном уровне стандартов для спецификаций данных eSMR, но и стандартов, разработанных для других видов транспорта, а также стандартов для перевозок опасных грузов, которые были разработаны другой рабочей группой под эгидой СЕФАКТ ООН.

69. Модель данных для мультимодальных перевозок планируется разработать на основе тесных консультаций с наиболее авторитетной группой экспертов в этой области – Форумом по цифровым технологиям в области перевозок и логистики (ФЦПЛ), – эксперты которого принимают также активное участие в деятельности рабочих и проектных групп, занимающихся вопросами цифровизации в рамках СЕФАКТ ООН, в том числе eSMR и телематикой при перевозках опасных грузов.

70. Европейская комиссия продолжит – либо напрямую, либо через этих экспертов – следить за соответствующими изменениями в работе, ведущейся в рамках СЕФАКТ ООН и неофициальной группой по eSMR, как это было предложено на сессии SC.2 в октябре 2019 года.

71. WP.24 приняла к сведению эту информацию. Группа просила представить обновленную информацию по этому вопросу на следующей сессии.

С. Общеευропейские изменения в политике

72. По этому пункту повестки дня обсуждения не проводилось.

Д. Статистика интермодальных перевозок

73. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта представил обновленную информацию о работе этой группы, в том числе о недавно опубликованном пятом издании Глоссария по статистике транспорта (где терминологии интермодального транспорта отведена специальная глава); о работе по мониторингу достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом, и трудностях в связи с мониторингом показателя 9.1.2; а также об использовании обследований по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории Е для прикладных целей, в частности для анализа разбивки интермодальных перевозок и анализа перераспределения перевозок по различным видам транспорта. Кроме того, он упомянул о соответствующих публикациях ЕЭК по внутреннему транспорту и о рассмотрении вопроса о подготовке будущей новой подборки интермодальной статистики ЕЭК, например для отслеживания процесса контейнеризации, на основе данных по контейнерным перевозкам.

74. WP.24 поблагодарила за представленную информацию. WP.24 отметила, что сбор статистических данных по интермодальным перевозкам является сложной задачей. Группа предложила сосредоточить внимание на общих показателях.

XV. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок (пункт 14 повестки дня)

75. В соответствии с решением КВТ WP.24 продолжает работу, которую проводила прежняя Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области: а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок; б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

76. По состоянию на момент проведения настоящего совещания сопоставимая информация по 16 государствам – членам ЕЭК подготовлена на английском, русском и французском языках (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).

77. WP.24 на своей пятьдесят шестой сессии решила, что эту информацию следует регулярно обновлять, и на шестьдесят первой сессии просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2019 году.

78. Секретариат проинформировал WP.24 о том, этот вопросник был распространен среди координаторов WP.24 вместе с письмом от 3 апреля 2019 года и что в качестве предельного срока для представления ответов на вопросник было указано 31 мая 2019 года. Он проинформировал также о том, что 4 июня 2019 года координаторам WP.24 было направлено напоминание о необходимости вернуть вопросник в заполненном виде. Несмотря на это напоминание, ответы на вопросник прислали только шесть стран (Австрия, Беларусь, Германия, Литва, Чешская Республика и Швейцария).

79. WP.24 приняла к сведению представленную секретариатом информацию. Она просила секретариат обновить электронную платформу с учетом полученной информации о мерах политики. Она настоятельно призвала координаторов WP.24, которые не представили заполненные вопросники, сделать это без дальнейших задержек.

XVI. Интермодальные перевозки и Конвенция МДП (пункт 15 повестки дня)

80. Секретарь Исполнительного совета МДП проинформировал WP.24 о последних изменениях в рамках Совета, связанных с использованием процедуры МДП для интермодальных перевозок и определением возможных подходов для будущей работы. Он представил подробные пояснения относительно положений, которые предусматривают варианты использования процедуры МДП для участка пути, не связанного с автомобильным транспортом.

81. Он предложил заинтересованным партнерам объединить усилия в целях содействия использованию Конвенции МДП для интермодальных перевозок. Он также проинформировал о подготовке исследования по интермодальным аспектам Конвенции МДП, которое, вероятно, будет завершено в начале 2020 года и будет представлено на рассмотрение WP.24 на ее следующем совещании.

82. И наконец, он проинформировал о наличии тематических исследований по интермодальным аспектам Конвенции МДП, которые можно было бы обсудить на следующей сессии WP.24.

83. WP.24 приняла к сведению представленную информацию. Она выразила заинтересованность в тематических исследованиях и просила обсудить их в рамках повестки дня шестьдесят третьей сессии в 2020 году. Для этого она поручила обоим секретариатам провести подготовку к проведению этого обсуждения.

XVII. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня)

84. Секретариат проинформировал WP.24 об основных решениях, принятых на восемьдесят первой сессии КВТ (Женева, 19–22 февраля 2019 года), в частности о принятии Стратегии КВТ на период до 2030 года. Реализация этой стратегии требует активного участия всех рабочих групп и вспомогательных органов КВТ. В этой связи в конце июня 2019 года Председатель WP.24 получил от Председателя КВТ письмо, в котором WP.24 предлагалось оказать содействие осуществлению этой стратегии путем подготовки конкретного плана работы, учитывающего согласованные виды долгосрочной деятельности, предусмотренные стратегией.

85. Выступая в качестве заместителя Председателя КВТ, Польша подчеркнула роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту, для поддержки новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте, для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта и для содействия повышению региональной и межрегиональной транспортной связности и мобильности. Польша подчеркнула также, что при выполнении своей роли КВТ стремится укреплять партнерские отношения с ключевыми заинтересованными сторонами в транспортном секторе. МОТ также поддерживает тот факт, что КВТ является платформой Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных вопросов внутреннего транспорта.

86. WP.24 приняла к сведению эту информацию. Решения по программе работы WP.24 отражены в разделе XVIII.

Документация

ECE/TRANS/288

XVIII. Программа работы (пункт 17 повестки дня)

87. WP.24 рассмотрела решение, принятое на восемьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту, в котором он поручил секретариату прекратить подготовку программных документов с двухгодичным охватом, которые ранее использовались Комитетом, в том числе по оценке и контролю, поскольку они будут неактуальными для нового программного цикла. WP.24 рассмотрела также неофициальный документ № 4, содержащий проект программы работы. На этой основе, а также с учетом «долгосрочной деятельности» и «приоритетных видов деятельности на период до 2030 года», указанных в Стратегии КВТ на период до 2030 года, WP.24 в первоначальном порядке согласовала четыре основных тематических кластера для своего долгосрочного плана работы (на 2020–2030 годы), а также конкретные виды деятельности и ожидаемые результаты по каждому кластеру в рамках своей двухгодичной программы работы на 2020–2021 годы. Согласованные в первоначальном порядке долгосрочные и двухгодичные программы работы представлены в приложении III к настоящему докладу.

88. Российская Федерация заявила, что у нее не было возможности всесторонне изучить неофициальный документ № 4, поскольку он был представлен на рассмотрение WP.24 лишь за два дня до начала шестьдесят второй сессии (28 октября 2019 года). WP.24 решила, что Российская Федерация представит замечания по программе работы, содержащейся в приложении III к настоящему докладу, на шестьдесят третьей сессии в 2020 году.

Документация

Неофициальный документ № 4

XIX. Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)

89. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

XX. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня)

90. Секретариат проинформировал WP.24 о предварительном расписании работы шестьдесят третьей сессии, провести которую запланировано на 28–30 октября 2020 года в Женеве.

XXI. Резюме решений (пункт 20 повестки дня)

91. WP.24 утвердила в предварительном порядке доклад о работе шестьдесят второй сессии. Запрошенные редакционные изменения будут включены в текст доклада Председателем и заместителем Председателя при поддержке секретариата к 15 ноября 2019 года.

Приложение I

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) – Предложения по поправкам

Принято Рабочей группой на ее шестьдесят второй сессии 31 октября 2019 года в соответствии с предложением Российской Федерации:

Соглашение СЛКП, приложение I:

Добавить после С 20/3 следующие железнодорожные линии:

С 20/4 (Бранево-) Мамоново – Держинская Новая – Советск (Пагегяй)/Чернышевское (Кибартай);

С 20/5 (Скандава-) Железнодорожный – Черняховск – Советск (Пагегяй)/Чернышевское (Кибартай).

Соглашение СЛКП, приложение II, раздел A:

Добавить следующие терминалы:

- Держинская Новая (ТЛЦ «Калининград»);
- Черняховск (ТЛЦ «Черняховск»);
- Ворсино (ТЛЦ «Ворсино»).

Соглашение СЛКП, приложение II, раздел B:

Добавить следующие пограничные пункты, имеющие важное значение для комбинированных перевозок:

- Чернышевское (РЖД) – Кибартай (ЛГ);
- Советск (РЖД) – Пагегяй (ЛГ);
- Бранево (ПКП) – Мамоново (РЖД);
- Скандава (ПКП) – Железнодорожный (РЖД).

Соглашение СЛКП, приложение II, раздел D:

Добавить следующие железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок:

- Засниц – Балтийск (Германия – Российская Федерация).

Приложение II

Уточнение в отношении толкования поправок, которое возникло в результате принятия документа ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12 и его официального утверждения, оформленного в виде депозитарного уведомления C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (раздел II документа ECE/TRANS/WP.24/2019/2)

Было согласовано следующее толкование:

а) в отношении терминов «магистральные» и «основные»: заменить «магистральные» на «основные» в тексте приложения I к Протоколу СЛКП, касающегося нумерации внутренних водных путей международного значения (пункты 3, 4 и 5);

б) в отношении дополнительных водных путей, пригодных для комбинированных перевозок: добавить только дополнительные водные пути, пригодные для комбинированных перевозок в странах, перечисленных в Протоколе СЛКП, а именно:

3) Нидерланды, после С-Е 11 канал Амстердам–Рейн добавить новый внутренний водный путь С-Е 11-02 Лекканал;

а также

14) Румыния, после С-Е 80 Дунай добавить новый внутренний водный путь С-Е 80-05 канал Дунай–Бухарест.

Последний был также включен в Протокол СЛКП на основе принятой отдельной поправки (см. документ ECE/TRANS/WP.24/2015/7);

с) в отношении дополнительных портов: добавить только новые порты, пригодные для комбинированных перевозок (отмеченные в «Голубой книге» как порты с оборудованием для обработки контейнеров или для обслуживания паромов «Ро-Ро») в странах, перечисленных в Протоколе СЛКП. Таким образом, добавить:

1) Франция:

после С-Р 02-03 Лилль (Дёль, 42,0 км) добавить новые порты:

С-Р 05-07 Центральный и Западный (Шельда, 22,0 км);

С-Р 05-08 Центральный и Западный (Центральный канал, 10,0 км);

2) Бельгия:

после С-Р 01-04, Льеж (Мез, 113,7 км) добавить новый порт:

С-Р 01-04 bis Льеж (Альберт-канал, 9,6 км);

после С-Р 03-04 Гент (канал Тернезен – Гент 4,6 км) добавить новый порт:

С-Р 04-03 bis Виллебрук (канал Брюссель–Шельда, 61,3 км);

3) Нидерланды:

перед существующими портами добавить новые порты:

С-Р 01-03-02 Вегель (Зейд–Виллемсварт, 24,0 км);

С-Р 01-09 bis Венло (Маас, 108,0–111,0 км);

С-Р 01-09 ter Меерло/Ванссум (Маас, 133,0 км);

С-Р 01-09 quinquies Кейк (Маас, 167,0 км);

С-Р 01-10 ter Валвейк (Бергсе-Маас, 236,0 км);

после С-Р 10-01 Роттердам (Ньиве Маас, 1 002,5 км) добавить новые порты:

С-Р 10-02 bis Горингем (Мерведе, 956,0 км);

С-Р 11-02 Бевервейк (Нордзе-канал, 4,5 км);

после С-Р 12-01 Ниймеген (Ваал, 884,6 км) добавить новые порты:

С-Р 12-04 Кампен (Гелдерсе Эйссел, 106,8 км);

С-Р 70-01 ter Хенгело (Твенте-канал, 45,1 км);

С-Р 70-01-02 Алфен-ан-ден-Рейн (Ауде-Рейн, 39,5 км);

6) Чешская Республика:

после С-Р 20-17 Мельник (Эльба, 834,4 км) добавить новый порт:

С-Р 20-18 Гинец-над-Лабем (Эльба, 933,7 км);

12) Сербия³:

новые порты:

С-Р 80-01-02 Сента (Тиса, 122,0 км);

С-Р 80-47 bis Бачка-Паланка (Дунай, 1 295,0 км);

С-Р 80-47 ter Нови-Сад (Дунай, 1 253,5 км);

С-Р 80-48 bis Панчево (Дунай, 1 152,8 км);

13) Болгария:

заменить С 80-01 Видин (Дунай, 790,2 км) на

С-Р 80-52 bis Видин (Дунай, 790,0 км) и после него добавить новые порты:

С-Р 80-53 bis Оряхово (Дунай, 678,0 км);

С-Р 80-58 bis Силистра (Дунай, 375,5 км);

16) Украина:

перед С-Р 40-05 Киев (Днепр, 856,0 км) добавить новый порт:

С-Р 40-02-02 Николаевский морской порт (Южный Буг, 35,0 км);

d) относительно изменений в описании портов: привести описание портов, имеющих в Протоколе СЛКП, в соответствии с их описанием, содержащимся в Соглашении СМВП, следующим образом:

С-Р 10-09-02 Швейцарские порты на Рейне (Schweizerische Rheinhäfen) (Рейн, 159,38–169,95 км);

С-Р 10-43 Пани (Сона, 192,75 км);

С-Р 20-15 Дечин (Эльба, 737,3 и 739,3 км);

С-Р 20-16 Усти-над-Лабем (Эльба, 761,5 и 764,0 км);

С-Р 20-17 Мельник (Эльба, 834,4 км);

С-Р 50-01-01 Пермь (Кама, 2 260,0 км);

С-Р 50-02-01 Москва, Северный порт (канал им. Москвы, 46,0 км);

С-Р 50-02-03 Москва, Южный порт (канал им. Москвы, 0,0 км, река Москва, 151,0 км от ее слияния с рекой Ока);

³ Поправка о смене названия страны «Югославия» на «Сербия» необходимо юридически оформить. Эту поправку следует юридически оформить наряду с изменением названия Рабочей группы в статьях 13, 14 и 15, где вместо «Рабочая группа по комбинированным перевозкам» необходимо указать «Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике».

С-Р 50-03	Подпорожье (Волго-Балтийский водный путь, 1 054,0 км);
С-Р 50-06	Нижний Новгород (Волга, 905,0 км);
С-Р 50-07	Казань (Волга, 1 311,0 км);
С-Р 50-08	Ульяновск (Волга, 1 528,0 км);
С-Р 50-09	Самара (Волга, 1 738,0 км);
С-Р 50-10	Саратов (Волга, 2 165,0 км);
С-Р 50-11	Волгоград (Волга, 2 551,0 км);
С-Р 50-12	Астрахань, морской порт (Волга, 3 051,0 км);
С-Р 80-60	Брэила (Дунай, 168,5–172,0 км);
С-Р 80-61	Галац (Дунай, 76,0–160,0 км).

Приложение III

Долгосрочная программа работы и программа работы на 2020–2021 годы

II. Цели Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

1. Основной целью WP.24 является укрепление рамок для устойчивых интермодальных транспортно-логистических операций и стратегий в регионе, а также расширение сотрудничества стран – членов ЕЭК по вопросам интермодальных перевозок и логистики посредством обмена опытом и примерами передовой практики.

III. Возможные кластеры работы и долгосрочная (на 2020–2030 годы) программа работы

2. С учетом своей предыдущей деятельности и Стратегии КВТ на период до 2030 года WP.24 согласовала четыре ключевых тематических кластера для своей работы, которые изложены ниже.

а) Мониторинг, обзор и обновление Соглашения СЛКП и Протокола СЛКП

В рамках этого кластера следует продолжать работу по поддержанию функционирования правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области интермодальных перевозок. В частности, в соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года, пункт IV направления деятельности А, WP.24 следует обеспечивать актуальность и обновление Соглашения СЛКП и Протокола СЛКП. WP.24 в рамках этого кластера следует также поощрять присоединение стран к обоим правовым документам, а также проводить мониторинг их осуществления Договаривающимися сторонами.

б) Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта

В рамках этого кластера и в соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года, пункт IV направления деятельности D, WP.24 следует продолжать разработку мер по повышению эффективности интермодальных перевозок как части устойчивой транспортной системы, а также обсуждать и устранять «узкие места» в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне. WP.24 следует также осуществлять – в рамках работы по этому кластеру – контроль за применением и обзор хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ по комбинированным перевозкам, принятой ЕКМТ в Бухаресте в 2002 году (CEMT/CM (2002)3/Final).

в) Обзор и мониторинг возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики

В рамках этого кластера и в соответствии со Стратегией КВТ до 2030 года, пункт IV направлений деятельности B и D, WP.24 следует обсуждать и анализировать возникающие проблемы в области грузовых перевозок и логистики и готовить соответствующие аналитические материалы. WP.24 следует вести мониторинг концепций, конструкции, веса и габаритов грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241 КВТ, принятой 5 февраля 1993 года. Ей следует также проводить анализ технических и организационных мер, которые направлены на оптимизацию работы терминалов, погрузочно-разгрузочных и логистических операций и способствуют обеспечению эффективности затрат, связанных с обработкой грузовых единиц, включая методы работы интермодальных терминалов и порядок функционирования рынков грузовых экспедиционных услуг. WP.24, возможно, рассмотрит также возможности для увязки и согласования между собой режимов ответственности, регулирующих интермодальные транспортные операции, в общеевропейском контексте.

d) Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы

В рамках этого кластера WP.24 регулярно рассматривает и обновляет – в сотрудничестве с соответствующими межправительственными органами ИМО и МОТ – Руководство по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы.

V. Двухгодичная программа работы и двухгодичная оценка на 2020–2021 годы

В двухгодичной программе работы на 2020–2021 годы установлены направления деятельности, запланированные на предстоящий двухгодичный период. Эти направления деятельности выделены внутри кластеров долгосрочной программы работы. Они перечислены вместе с ожидаемыми результатами, которые определены таким образом, чтобы помочь WP.24 в оценке достигнутых результатов.

a) Мониторинг, обзор и обновление Соглашения СЛКП и Протокола СЛКП

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
Работа WP.24 по поддержанию актуальности и обновлению Соглашения СЛКП и Протокола к СЛКП	Доступность данных о линиях и объектах СЛКП в ГИС
Усилия WP.24 по поощрению присоединения к этим двум правовым документам	Рассмотрение и в случае целесообразности принятие предложений по поправкам
Осуществление WP.24 мониторинга осуществления этих двух правовых документов	Обеспечено присоединение еще одной договаривающейся стороны к Соглашению СЛКП и двух – к Протоколу СЛКП
	Начало работы по созданию механизма мониторинга

b) Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
Усилия WP.24 по содействию повышению эффективности интермодальных перевозок и устранению выявленных узких мест	Создание механизма выявления узких мест
Функционирование WP.24 в качестве платформы знаний для интермодальных перевозок и обмена опытом	Проведение обзора хода осуществления Резолюции
Усилия WP.24 по выявлению и поощрению внедрения новых подходов к осуществлению интермодальных транспортных операций	Начало обсуждения вопроса об использовании книжек МДП в интермодальных перевозках
Контроль WP.24 за применением и обзор хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках	

c) Обзор и мониторинг возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
Выявление WP.24 возникающих проблем в области грузовых перевозок и логистики и их анализ	Выявление по крайней мере одной новой проблемы и начало проведения ее анализа Разработка руководства по подготовке национальных генеральных планов по грузовым перевозкам и логистике

d) Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
Пересмотр WP.24 Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы	Начало работы по пересмотру Руководства