



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/6  
25 July 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным  
перевозкам и логистике

Пятидесятая сессия  
Женева, 6 и 7 октября 2008 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня

ПЯТИДЕСЯТАЯ СЕССИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:  
ВСПОМИНАЯ ПРОШЛОЕ И ЗАГЛЯДЫВАЯ В БУДУЩЕЕ

Записка секретариата

**I. ВВЕДЕНИЕ**

1.   Нынешняя сессия является пятидесятой сессией Рабочей группы, которая в ее нынешнем виде была учреждена в 1979 году в качестве Группы экспертов по комбинированным перевозкам. По этому случаю секретариат подготовил настоящий документ, в котором кратко охарактеризована история создания и функционирования этой Рабочей группы ЕЭК ООН и предшествовавших ей органов, а также освещены некоторые из ее достижений и будущих видов деятельности.

## **II. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

### **A. Рабочая группа и предшествовавшие ей органы**

2. Еще в 1951 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) в силу своей резолюции № 93 от 7 июля 1951 года учредил Рабочую группу по контейнерам "для установления и изучения различных относящихся к ним и требующих правительственных мероприятий вопросов", а также для выработки общего соглашения о таможенных формальностях при международных перевозках грузов в контейнерах" (E/ECE/TRANS/286, резолюция № 93).

3. В 1954 году название этой Рабочей группы было изменено на "Рабочую группу по перевозочным средствам, используемым для комбинированных перевозок" (E/ECE/TRANS/473, пункт 33), а в 1964 году КВТ ее переименовал в "Рабочую группу по смешанным перевозкам" (E/ECE/TRANS/535, пункт 70).

4. В 1965 году эта Рабочая группа учредила "Группу докладчиков по межконтинентальным контейнерным перевозкам" (TRANS/302–TRANS/WP24/36), название которой было изменено КВТ в 1967 году на "Группу докладчиков по контейнерным перевозкам" (E/ECE/TRANS/554, пункты 123 и 124). В 1979 году КВТ решил, что эта Группа докладчиков должна стать "Группой экспертов по комбинированным перевозкам" (TRANS/37, пункт 158).

5. Первая сессия Группы экспертов по комбинированным перевозкам состоялась 10-13 сентября 1979 года во Дворце Наций в Женеве под председательством г-на М. Бизли (Соединенное Королевство). На этом первом совещании присутствовали представители следующих стран: Бельгии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Федеративной Республики Германии, Финляндии, Франции, Чехословакии, Швейцарии и Югославии. Наряду с представителями Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международной организации труда (МОТ) и (тогдашней) Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) (в настоящее время ИМО) в работе этой сессии приняли участие представители Европейского экономического сообщества (ЕЭС), а также Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международной палаты судоходства (МПС), Международного бюро по контейнерам (МБК) и Международной организации по стандартизации (ИСО). Представители Международного союза компаний комбинированных автомобильно–железнодорожных перевозок (МСККП) систематически принимали участие в работе этого

органа только с 1989 года. В 1988 году Группа экспертов вместе с другими вспомогательными органами КВТ была вновь переименована в Рабочую группу по комбинированным перевозкам.

6. Эта Рабочая группа проводила годовые сессии до 1989 года, когда она приняла решение о проведении дополнительной специальной сессии для ускорения подготовки Соглашения СЛКП. В 1992 году Рабочая группа провела три очередные сессии в результате организации второго международного Семинара по вопросу о влиянии увеличения размеров грузовых единиц на комбинированные перевозки (1–4 сентября 1992 года). С тех пор и до настоящего времени Рабочая группа проводит две очередные годовые сессии без превышения выделенного ей сессионного лимита в объеме четырех рабочих дней.

7. В октябре 2003 года эта Рабочая группа была переименована в "Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике", а в 2004 году стала составной частью Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, проводящей свои сессии один раз в год в Женеве и один раз в год в Париже в штаб-квартире ЕКМТ. После прекращения функционирования Рабочей группы ЕКМТ в 2006 году Рабочая группа ЕЭК ООН в 2007 году вновь стала Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике.

8. За время, прошедшее после 1979 года, председателями этой Группы экспертов или Рабочей группы являлись следующие лица:

- 1979–1981 годы - г-н М. Бизли (Соединенное Королевство)
- 1982–1987 годы - г-н В. ван Зейст (Нидерланды)
- 1988–1994 годы - г-н Е. Фольк (Германия)
- 1995–2000 годы - г-н А. Майяр (Бельгия)
- 2001–2002 годы - г-жа М. Маскле (Нидерланды)
- с 2003 года по настоящее время - г-н Н. Виардо (Франция)

## **В. Основные достижения**

9. С 1951 года Рабочая группа и предшествовавшие ей органы обеспечивают на общеевропейском уровне форум для обмена технической, правовой и политической информацией и примерами оптимальной практики в области комбинированных и интермодальных перевозок, для подготовки рекомендаций по выработке политики и для проведения переговоров и обеспечения контроля за осуществлением многосторонних правовых документов. Общая цель этой деятельности состоит в стимулировании

комбинированных и интермодальных перевозок в 56 государствах - членах ЕЭК ООН и в обеспечении "максимального использования оборудования, инфраструктуры и терминалов, применяемых при таких перевозках" (программа работы на 2008-2012 годы).

10. В прошлом Рабочая группа и предшествовавшие ей органы всегда уделяли особое внимание обмену информацией, статистическими данными, примерами оптимальной практики и результатами исследований между министерствами транспорта, межправительственными организациями и частным сектором. В период с начала 1950-х до конца 1970-х годов основной упор делался на технические, административные вопросы и аспекты охраны комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок и контейнерных перевозок в Восточной Европе и в Северной Америке (например, см. неофициальный документ WP.24 № 3 (2008 год)).

11. В 1980-х годах деятельность была сосредоточена на технических и политических мерах по стимулированию комбинированных перевозок в Европе, включая стандартизацию оборудования, в частности габаритов контейнеров, статистику комбинированных перевозок и упрощение документации, необходимое для использования нескольких видов транспорта.

12. Начиная с 1990-х годов, когда после снятия "железного занавеса" произошли политические изменения в Европе, Рабочая группа приступила к рассмотрению, в частности, таких новейших технологий, как бимодальные методы перевозок, безопасная погрузка и крепление груза в интермодальных грузовых единицах, особенно в контейнерах и - самое важное - развитие международных комбинированных и интермодальных перевозок на основе общеевропейской сети железнодорожных линий и внутренних водных путей, соответствующих общепринятым стандартам инфраструктуры и эксплуатационным характеристикам.

13. И наконец, в 2000 года Рабочая группа сосредоточила свою деятельность на путях и средствах улучшения эксплуатационных характеристик железнодорожных путей с целью обеспечения конкурентоспособных услуг по международным интермодальным перевозкам, на упрощении процедур пересечения границ, на создании общего режима гражданской ответственности для интермодальных перевозок и на интеграции современных логистических концепций в стратегию интермодальных перевозок.

14. В общем смысле Рабочая группа сыграла особо важную роль в обеспечении осознания государствами - членами ЕЭК ООН, в частности министерствами транспорта, текущих и будущих тенденций и изменений в области комбинированных и интермодальных перевозок в Европе и Северной Америке. Она способствовала

объединению выдающихся экспертов от правительств и промышленного сектора государств - членов ЕЭК ООН, и ее структура и методика работы во всех случаях позволяли оперативно рассматривать любые новые проблемы или тенденции. Это имело особое значение в период холодной войны, когда Рабочая группа обеспечивала технический форум для экспертов от Северной Америки, Восточной и Западной Европы и позволяла им поддерживать связь друг с другом. В то время Рабочая группа также оказывала консультативную помощь ряду таких глобальных органов Организации Объединенных Наций, как ЮНКТАД (в области морских и смешанных перевозок - Конвенция 1980 года о международных смешанных перевозках) и ИМО (в области охраны контейнеров - Международная конвенция 1972 года по безопасным контейнерам (КБК)).

15. В частности, за последние 50 сессий Рабочая группа достигла ряда конкретных результатов, оказав содействие в стимулировании комбинированных и интермодальных перевозок в соответствии с транспортной политикой государств - членов ЕЭК ООН.

**1. Создание общеевропейских сетей и стандартов комбинированных перевозок**

16. В 1987 году Рабочая группа решила определить сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок, которая отвечала бы общепринятым единым стандартам в соответствии с преобладающей оптимальной практикой, с целью повышения стандартов качества международных комбинированных перевозок и решения проблемы сохраняющихся различий в "рыночной конъюнктуре". Эти усилия увенчались принятием в феврале 1991 года Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), которое вступило в силу в октябре 1993 года и Договаривающимися сторонами которого в настоящее время являются 32 государства. Рабочая группа постоянно наблюдает за применением стандартов и параметров СЛКП в государствах - членах ЕЭК ООН, причем первоначально она делала это при помощи публикаций в рамках серии так называемых "желтых книг", а с 2006 года - при помощи онлайн-инструментального веб-средства, обслуживаемого секретариатом ЕЭК ООН.

17. В 1992 году Рабочая группа, признав растущее значение европейских внутренних водных путей и каботажных маршрутов для интермодальных и контейнерных перевозок, завершила разработку доклада о минимальных технических требованиях к перевозкам такого типа. Это позволило подготовить Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП, который был принят в январе 1997 года

и открыт для подписания на министерской Конференции по транспорту и окружающей среде в Вене позднее в том же году.

## **2. Эффективные интермодальные грузовые единицы**

18. В 1989 году Рабочая группа подготовила и организовала проведение первого международного Семинара по вопросу о влиянии увеличения размеров грузовых единиц на комбинированные перевозки (Женева, ноябрь 1989 года), который позволил представителям правительств и промышленного сектора проанализировать последствия возможного внедрения контейнеров, увеличенных по сравнению с использовавшимися в то время на внутреннем транспорте контейнерами ИСО. После проведения второго международного Семинара по этой теме в сентябре 1992 года Рабочая группа подготовила резолюцию № 241 КВТ, принятую в феврале 1993 года, в которой был сделан вывод о том, что консенсус по допустимым в глобальном масштабе размерным параметрам, которые были бы приемлемы и для правительств, и для промышленности морского транспорта, достигнут не был. Поэтому ИСО так и не приступила к стандартизации контейнеров новой серии (серии 2 ИСО). В марте 2005 года Рабочая группа приняла точку зрения о стандартизации 45-футовых контейнеров ИСО, подчеркнув, что в правовом отношении они не соответствуют действующим правилам автомобильных перевозок и стандартам безопасности в большинстве государств - членов ЕЭК ООН.

## **3. Стимулирование межрегиональных евро-азиатских наземных транспортных соединений**

19. С 1995 года Рабочая группа в тесном сотрудничестве с (тогдашней) ЕКМТ изучала вопрос о развитии евро-азиатских наземных транспортных соединений, включая аспекты обеспечения эффективного железнодорожного и автомобильного доступа к странам Центральной Азии и Кавказа, а также из этих стран в другие страны через Юго-Восточную Европу, и подчеркивала существенный потенциал этих соединений. В результате в 2004 году в Киеве был организован семинар по интермодальным транспортным соединениям, итоги которого впоследствии были одобрены Советом министров ЕКМТ (Москва, 2005 год) и закреплены в министерском плане действий, где в качестве одной из основных задач, требующих решения, были определены проблемы, связанные с пересечением границ автомобильным и железнодорожным транспортом.

20. В 2005 году Рабочая группа достигла согласия по ряду направлений, которые должны стать краеугольным элементом международной деятельности по повышению эффективности железнодорожных и интермодальных перевозок в общеевропейском и евро-азиатском контексте. К их числу были отнесены: а) переговоры по вопросу

об унифицированной правовой системе, регулирующей железнодорожные перевозки, которая призвана заменить нынешнее искусственное разделение на режимы КОТИФ и СМГС, б) разработка общеевропейского режима железнодорожного таможенного транзита и с) подготовка нового приложения об эффективных процедурах пересечения железнодорожных границ к Конвенции ЕЭК ООН о "согласовании".

21. В 2006 году Рабочая группа учредила в Украине пункт наблюдения за интермодальными перевозками, который был призван стать информационным центром по интермодальным транспортным операциям в двух важнейших евро-азиатских транспортных коридорах, проходящих через Украину.

#### **4. Безопасность интермодальных перевозок**

22. В 1996 году Рабочая группа вместе с МОТ и ИМО разработала всеобъемлющее Руководство по безопасной укладке и закреплению грузов в интермодальных грузовых единицах.

#### **5. Разработка положений об ответственности для интермодальных перевозок**

23. С конца 1990-х годов Рабочая группа рассматривает возможности согласования и гармонизации режимов гражданской ответственности, регулирующих интермодальные перевозки на общеевропейском уровне. В 1999 и 2000 годах она подготовила обзор режимов гражданской ответственности, охватывающих международные грузовые перевозки и применимых к европейскому контексту, и два раза организовывала слушания с участием заинтересованных промышленных групп. Затем Рабочая группа учредила группу экспертов, которая в 2002 году разработала основные принципы возможного международно-правового документа по вопросу об ответственности операторов мультимодальных перевозок на европейском автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте, включая каботажное судоходство и паромное сообщение. С учетом текущей деятельности ЮНСИТРАЛ и Европейской комиссии (план действий в области логистики) Рабочая группа решила в 2007 году приостановить свою деятельность в этой области, с тем чтобы дождаться результатов реализации инициатив этих органов.

#### **6. Термины, относящиеся к комбинированным перевозкам**

24. В 2000 году Рабочая группа одобрила и опубликовала глоссарий терминов, относящихся к комбинированным перевозкам, который был подготовлен Межсекретариатской рабочей группой (Европейская комиссия, ЕКМТ и ЕЭК ООН).

## **7. Качество услуг, предоставляемых железными дорогами в контексте интермодальных перевозок**

25. Проанализировав роль железных дорог и качества предоставляемых ими услуг по состоянию на 1999 год, Рабочая группа подготовила типовые планы действий и соглашения о партнерстве с целью содействия проведению совместных мероприятий между представителями государственного и частного сектора, участвующими в предоставлении услуг по международным интермодальным перевозкам. Эти типовые планы действий, доработанные в 2005 году и принятые Советом министров ЕКМТ в 2006 году, включали примеры оптимальной практики, перечни проверочных операций и исходные данные для определения эффективности интермодальных перевозок.

## **8. Интермодальные перевозки как составная часть современных транспортных цепей и логистики**

26. С учетом результатов исследования, проведенного секретариатом, Рабочая группа еще в 1992 году рассмотрела тенденции в области логистических требований, влияющие на интермодальные перевозки, и признала, что направленность транспортной политики правительств все в большей степени определяется "логистическими производственными и транспортными (распределительными) цепями". Группа экспертов ЕКМТ по комбинированным перевозкам продолжала заниматься этими вопросам вплоть до прекращения своей деятельности. В 2006 году Рабочей группе вновь было поручено продолжить усилия в этой области, и после всеобъемлющего обсуждения логистических концепций, аспектов их развития и воздействия на современные транспортные цепи и интермодальные перевозки в 2007 году и в начале 2008 года Рабочая группа, как ожидается, примет в 2008/2009 годах решение относительно конкретных стратегических мер на международном уровне.

## **III. ГРЯДУЩИЕ ГОДЫ**

27. В феврале 2008 года КВТ принял новую программу работы на 2008-2012 годы, предоставив Рабочей группе общий мандат на продолжение рассмотрения надлежащим образом правовых, административных, документарных, технических, экономических и экологических аспектов интермодальных перевозок в целях разработки мер, направленных на содействие развитию интермодальных перевозок.

28. Конкретно же предполагается, что Рабочая группа будет заниматься мониторингом и анализом национальных мер по стимулированию интермодальных перевозок и исследовать пути реализации согласованного набора моделей оптимальной практики и

партнерства для интермодальных транспортных операций на общеевропейском уровне. Эта работа была начата уже в 2007 году, и первый анализ представленных странами ответов на вопросы секретариата, а также директивы относительно будущей деятельности должны быть подготовлены в 2009 году.

29. К Рабочей группе также была обращена просьба о расширении области применения Соглашения СЛКП на страны Центральной Азии, Кавказа и далее для обеспечения бесперебойных интермодальных перевозок, главным образом контейнерных по железной дороге между Европой и Азией. Первый пакет предложений о поправках к СЛКП уже был одобрен Рабочей группой в марте 2008 года, и в настоящее время предпринимаются дальнейшие шаги в этом направлении, которые, возможно, будут включать анализ инфраструктуры и эксплуатационных норм СЛКП с целью повышения стандартов охраны, а также энергетических и экологических стандартов и возможностей взаимодействия между железнодорожными предприятиями и операторами инфраструктуры в государствах - членах ЕЭК ООН и за их пределами (например, в Китае). Кроме того, на основе протокола о внутренних водных путях к СЛКП, который вступит в силу, возможно, в 2008/2009 годах, Рабочая группа сможет содействовать более эффективному использованию обширной европейской сети внутренних водных путей и каботажного судоходства для целей интермодальных перевозок.

30. Другая сфера деятельности, которой занимается Рабочая группа, - это анализ основных причин и логистических требований, определяющих спрос на перевозки, качественный уровень перевозок и характер землепользования. Правительствам государств - членов ЕЭК ООН необходимо более глубоко осознать требования, обусловленные наличием таких современных цепочек поставок и логистических цепей. При проведении национальной транспортной политики необходимо учитывать эти вызовы, которые зачастую носят глобальный характер, и реагировать на них, причем для обеспечения эффективности принимаемых мер эти меры должны быть скоординированы и согласованы на международном уровне. Рабочая группа, возможно, сможет оказать поддержку в этой области посредством организации обмена информацией и примерами оптимальной практики среди государств региона ЕЭК ООН, оказания содействия в разработке концепций и показателей, необходимых для оценки этих логистических изменений, и предоставления имеющихся у нее специальных знаний в области нормативных стратегий и стратегий наращивания потенциала, а также принятия мер, требующих использования межправительственного, общеевропейского подхода.

31. На основе настоящего документа Рабочая группа, возможно, пожелает проанализировать свою деятельность, проводившуюся на протяжении прошедших 50 сессий, и, возможно, пожелает провести краткий обмен мнениями между делегациями о ее будущей роли и работе. Это, возможно, позволит сформулировать первоначальные идеи и элементы существенного обзора ее программы работы, запланированной на 2009 год.

-----