

SEMINAIRE

СЕМИНАР

SEMINAR

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ



TRANS/SEM.10/3
29 September 1992

Семинар по вопросу о влиянии
увеличения габаритов грузовых
единиц на комбинированные
перевозки
(Женева, 1-4 сентября 1992 года)

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕМИНАРА ПО ВОПРОСУ О ВЛИЯНИИ УВЕЛИЧЕНИЯ
ГАБАРИТОВ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ НА КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

(1-4 сентября 1992 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	2 - 5
ОТКРЫТИЕ СЕМИНАРА	6 - 12
ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ	13
ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ	14
КОММЕРЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВНЕДРЕНИЕМ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ: ТОЧКА ЗРЕНИЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ	15 - 23
ИМЕЮЩИЕСЯ ИЛИ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ КОНЦЕПЦИИ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ	24 - 29
ПОСЛЕДСТВИЯ ВНЕДРЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ	30 - 51
a) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для морского транспорта	30 - 33
b) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для портов и обработки контейнеров в ходе внутренних перевозок	34 - 37

СОДЕРЖАНИЕ (окончание)

	<u>Пункты</u>
с) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для железнодорожного транспорта	38 - 41
д) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для автомобильного транспорта	42 - 48
к) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для внутреннего водного транспорта	49 - 51
НЫНЕШНЯЯ И БУДУЩАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ МАКСИМАЛЬНЫХ ГАБАРИТОВ КОНТЕЙНЕРОВ И ДРУГОГО СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ	52 - 58
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	59
<u>Приложение:</u> РЕЗОЛЮЦИЯ	

* * *

ДОКЛАД

1. Семинар по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки состоялся в Женеве 1-4 сентября 1992 года под эгидой Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций*.

УЧАСТНИКИ

2. В работе Семинара приняли участие представители следующих стран - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской и Словацкой Федеративной Республики, Швейцарии, Швеции и Югославии. На Семинаре было представлено Европейское экономическое сообщество (ЕЭС). В соответствии с положениями пункта 11 круга ведения Европейской экономической комиссии в работе Семинара приняли участие представители следующих стран: Австралии, Египта, Индии, Индонезии, Колумбии, Кувейта, Мьянмы, Саудовской Аравии, Таиланда и Чили.

3. На Семинаре присутствовали представители Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономической комиссии для Африки (ЭКА) и Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА), а также представители следующих специализированных учреждений Организации Объединенных Наций и других межправительственных организаций: Международной организации труда (МОТ), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).

4. Из неправительственных организаций были представлены: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международная торговая палата (МТП), Международная палата по судоходству (МПС), Международная дорожная федерация (МДФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций (МАКТО), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная федерация по жилищному строительству и планированию (МФЖСП), Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международный союз речного судоходства (МСРС).

5. По приглашению секретариата в работе Семинара приняли участие Международный союз железнодорожно-автомобильного транспорта (МСЖАТ), Объединение промышленных предприятий Европейского сообщества (ОПЕС), компании "Бел лайнз", "Си-кон интернэшнл Лимитид" и "Сервис Каприкорн".

ОТКРЫТИЕ СЕМИНАРА

6. Открывая Семинар, Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии (ЕЭК) г-н Г. Хинтереггер подчеркнул значение, придаваемое ЕЭК комбинированным перевозкам, которые рассматриваются многими правительствами как одна из возможностей хоть в какой-то степени разгрузить дорожную сеть, которая становится все более и более перегруженной. По этой причине правительства все чаще высказывают озабоченность в связи с увеличением числа

* В контексте обсуждений, состоявшихся на Семинаре, термин "комбинированные перевозки" синонимичен интермодальным или смешанным перевозкам.

контейнеров, размеры которых превышают стандартные и которые во многих случаях могут перевозиться внутренним транспортом с нарушением габаритов погрузки, действующих на железных дорогах, правил дорожного движения и технических параметров внутренних водных путей.

7. Это объясняет заинтересованность правительств в вопросах, связанных со стандартизацией новой серии грузовых контейнеров. Вместе с тем г-н Хинтереггер заявил, что эту заинтересованность правительств нельзя толковать так, как будто бы они хотят установить точные оптимальные габариты контейнеров и других грузовых единиц, используемых в транспортной промышленности. Напротив, именно транспортная промышленность призвана разрабатывать и производить грузовые единицы, которые больше всего отвечают ее потребностям. Однако, учитывая ответственность правительств за инфраструктуру наземных видов транспорта, безопасность движения и защиту окружающей среды, они считают своим долгом известить представителей транспортной промышленности о долгосрочном государственном планировании в области транспортной политики и развития транспортной инфраструктуры, с тем чтобы дать транспортной промышленности возможность принимать рациональные и разумные долговременные решения относительно размещения капиталовложений и позволить организациям, занимающимся вопросами стандартизации, разработать реальные и рассчитанные на перспективу стандарты на контейнеры.

8. Цель нынешнего второго Семинара, который проводится в Женеве под эгидой ЕЭК, заключается в рассмотрении результатов исследований, которые были проведены в различных странах мира по вопросу о социально-экономических последствиях внедрения контейнеров, габариты которых превышают габариты существующих стандартных контейнеров ИСО, и выяснить, будет ли оправдана с социально-экономической точки зрения рассматриваемая в ИСО стандартизация на глобальном уровне контейнеров нового поколения и не будет ли целесообразнее искать другие, возможно региональные, решения.

9. Г-н Хинтереггер выразил надежду, что выводы этого Семинара, которые будут представлять собой своего рода консенсус между представителями правительств и промышленности, будут приняты во внимание всеми заинтересованными сторонами с целью воспрепятствовать распространению нестандартных контейнеров увеличенных габаритов и снизить вероятность того, что правительства будут пытаться заключить двусторонние или многосторонние соглашения, касающиеся габаритов контейнеров.

10. Представитель ЮНКТАД напомнил о том, что его организация поддержала созыв Семинара под эгидой ЕЭК и содействовала привлечению как можно большего числа участников, предложив принять участие в работе Семинара своим государствам-членам.

11. Он отметил, что важность этого Семинара подтверждается тем фактом, что его рекомендации могут положить начало отходу от таких хорошо известных, хотя и не так давно сложившихся понятий, как 20-футовые эквивалентные единицы (TEU) и привести к их возможной замене некоторыми новыми стандартными единицами в целях их использования в области контейнерных перевозок.

12. Представитель ЮНКТАД заявил, что, поскольку на Семинаре представлено много докладов, представляющих различные, а иногда и противоположные точки зрения, их следует внимательно изучить, с тем чтобы разработать сбалансированную рекомендацию. Вместе с тем, не предвосхищая выводов

Семинара, следует иметь в виду, что контейнеры увеличенных габаритов могут породить много проблем для транспортных операторов и что они, как правило, не могут эксплуатироваться в рамках существующих транспортных систем, особенно в развивающихся странах.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

13. Г-н В. ван Зийст (Нидерланды) был избран председателем Семинара, а г-жа С.-А. Чарутус (Таиланд) - заместителем председателя.

ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ

14. Участники приняли программу Семинара, подготовленную секретариатом (TRANS/SEM.10/1; TRANS/SEM.10/2; TRANS/SEM.10/3)

КОММЕРЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВНЕДРЕНИЕМ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ: ТОЧКА ЗРЕНИЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ 315); TRANS/SEM.10/R.3 (ИСО); TRANS/SEM.10/R.8 (ИИКЛ); TRANS/SEM.10/R.18 (Швеция); TRANS/SEM.10/R.19 (МСАТ); TRANS/SEM.10/R.24 (Нидерланды); неофициальный документ, представленный Союзом промышленных предприятий Европейского сообщества.

15. Участники Семинара отметили, что спрос на контейнеры увеличенных габаритов, по сравнению с используемыми в настоящее время контейнерами ИСО серии 1 и другими грузовыми единицами, прогнозировать очень трудно. Некоторые участники выразили сожаление по поводу отсутствия подробного анализа затрат и выгод, который мог бы показать преимущества и недостатки контейнеров новой серии. В некоторых исследованиях был сделан вывод о том, что в рассматриваемых в ИСО контейнерах длиной 49 футов, возможно, будет перевозиться лишь 2% контейнеропригодных грузов, что обусловлено их ограниченной полезной нагрузкой и средним весом транспортируемых грузов. Наблюдения судоходных компаний подтверждают выводы о том, что, по всей видимости, в настоящее время и в будущем спрос на такие контейнеры увеличенных размеров будет незначительным. Вместе с тем было отмечено, что, исходя из опыта Соединенных Штатов Америки, можно предположить, что спрос на контейнеры повышенной вместимости в некоторых отраслях транспортной промышленности будет расти.

16. Вместе с тем, по мнению операторов автомобильного транспорта и грузообразующих отраслей, контейнеры увеличенных размеров, такие, как 49-футовые грузовые единицы, будут необходимы для повышения эффективности контейнерных перевозок и удовлетворения потребностей современного производства и организации грузовых перевозок. Участники Семинара отметили, что такие контейнеры увеличенных - по сравнению с контейнерами ИСО серии 01 - размеров могут найти применение в определенных секторах рынка, в частности на рынке перевозок между портами, а также для контейнерных отправок с частичной загрузкой.

17. В силу того, что перевозка и обработка контейнеров увеличенных размеров сопряжены с дополнительными расходами, участники Семинара высказали мнение о том, что фактическая рыночная доля контейнеров увеличенных размеров будет зависеть от желания грузоотправителей платить за те преимущества, которые дает использование таких контейнеров. Будут ли они готовы к этому на рынке в целом, а не только в чрезвычайно узких его секторах - по-прежнему неясно.

18. Участники в целом согласились с тем, что в рамках современных транспортных концепций доля перевозок контейнеров и других грузовых единиц от двери до двери постоянно возрастает и что весьма желательно обеспечить полную взаимозаменяемость грузовых единиц, используемых на морском и внутреннем транспорте.

19. Участники Семинара признали тот факт, что в случае внедрения крупногабаритных грузовых единиц, таких, как контейнеры, рассматриваемые в ИСО, необходимо будет предусмотреть во многих странах за пределами Северной Америки значительные ограничения на их перевозку внутренним транспортом, обусловленные параметрами существующей и будущей транспортной инфраструктуры и правилами дорожного движения.

20. Участники Семинара согласились с тем, что в целях обеспечения эффективной загрузки модульных тарно-штучных грузов, соответствующих международным стандартам, внутренняя ширина будущих контейнеров, составляющая 2,46-2,48 м, была бы с точки зрения укладки грузов самой оптимальной. Такие оптимальные условия загрузки не могут обеспечить ни существующие контейнеры ИСО серии 1, ни контейнеры или съемные кузова, используемые в настоящее время для внутренних европейских перевозок.

21. Некоторые делегации отметили, что концепция контейнеров, предусматривающая длину в 7,43 м (24 фута 4 1/2 дюйма) и внутреннюю ширину до 2,48 м, явилась бы более эффективным решением для будущих контейнеров, которые не только отвечали бы требованиям, которые предъявляют к загрузке грузоотправители и операторы внутреннего транспорта, но и позволили бы их перевозку внутренним транспортом во многих странах мира. Другие делегации выразили мнение, что грузовая единица длиной 24 фута 4 1/2 дюйма вряд ли будет пользоваться достаточным спросом в некоторых секторах перевозки.

22. Участники Семинара отметили, что в связи с промышленными нуждами, а также потребностями секторов распределения и торговли, особенно в случае торговли с промышленно развитыми странами и между ними, конструкция будущих контейнеров должна предусматривать возможность их механизированной погрузки и разгрузки.

23. Участники Семинара отметили, что каковы бы ни были фактические габариты будущих грузовых единиц, таких, как контейнеры и съемные кузова, для грузоотправителей и транспортных операторов прежде всего важна стандартизация всех грузовых единиц независимо от их фактических размеров. В этой связи они высказались за то, чтобы работа по согласованию глобальной системы организации перевозочного процесса, включая транспортную инфраструктуру, продолжалась как международными организациями по стандартизации, так и правительствами, ответственными за транспортную инфраструктуру и правила дорожного движения. Вместе с тем, по мнению развивающихся стран, это сделать весьма трудно в силу расходов, связанных с такой работой.

ИМЕЮЩИЕСЯ ИЛИ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ КОНЦЕПЦИИ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ

Документация: TRANS/SEM.10/R.2 (ИСО); TRANS/SEM.10/R.4 (Соединенные Штаты); неофициальный документ, представленный компанией "Белл лайнз".

24. В порядке удовлетворения рыночного спроса и в соответствии с правилами движения в различных регионах мира сейчас разрабатывается или уже разработан целый ряд технических концепций контейнеров увеличенных габаритов.

25. Участники Семинара были проинформированы о европейских контейнерах и съемных кузовах, которые находят все более широкое применение на внутреннем транспорте, обусловленное тем фактом, что их размеры позволяют оптимальную загрузку стандартных модульных тарно-штучных грузов, соответствуют европейским правилам дорожного движения (внешняя ширина 2,5 м) и обеспечивают легкую перегрузку не только с одного автотранспортного средства на другое, но и с автотранспорта на железнодорожный транспорт и наоборот. На одни только съемные кузова, которые в большинстве случаев стандартизованы, приходится сегодня более 50% всего объема смешанных перевозок в Европе, причем этот показатель имеет тенденцию к росту.

26. Участники Семинара отметили, что в Соединенных Штатах Америки внутренние перевозки контейнеров, главным образом с загрузкой в два яруса, постепенно вытесняют комбинированные перевозки полуприцепов на железнодорожных вагонах. Несмотря на то, что контейнеры ИСО серии 1 все еще составляют подавляющую часть эксплуатируемого контейнерного парка, все же в последние годы стали находить все более широкое применение 48- и 53-футовые удлиненные контейнеры шириной 8 футов 6 дюймов. Эти контейнеры, параметры которых не соответствуют морским спецификациям, прекрасно подходят для перевозки объемных легковесных грузов.

27. В Европе разработаны и успешно используются в морских перевозках на небольшие расстояния контейнеры для перевозки грузов на поддонах, соответствующие ячеистой конструкции судов. Эти контейнеры обладают не только подходящими внутренними размерами для укладки стандартных модульных тарно-штучных грузов, но и полностью соответствуют стандартной ячеистой конструкции судов и могут обрабатываться так же, как и стандартные контейнеры ИСО серии 1.

28. Участники Семинара были также подробно проинформированы о целях и концепциях, которые лежат в основе недавних предложений ИСО относительно внедрения контейнеров новой серии (ИСО серии 2). В этой связи отмечалось, что эти новые стандарты на контейнеры, которые предусматривают значительное увеличение габаритов по сравнению с широко используемыми в настоящее время контейнерами ИСО серии 1, не имеют целью заменить эти ныне эксплуатируемые контейнеры ИСО серии 1. Предложения ИСО направлены скорее на то, чтобы приостановить бесконтрольное распространение нестандартных контейнеров увеличенных габаритов и предложить альтернативный вариант операторам контейнерных перевозок, которым нужны на некоторых маршрутах и для некоторых грузов контейнеры, обладающие большой вместимостью. В этой связи масса брутто этих новых контейнеров не будет превышать аналогичный показатель для контейнеров ИСО серии 1. Предложения ИСО направлены также на обеспечение - в той степени, в какой это осуществимо, - совместимости с существующим погрузочно-разгрузочным оборудованием для обработки контейнеров ИСО серии 1, модульного соответствия новой серии контейнеров за счет внедрения так называемых полуконтейнеров (длиной 24 фута 4½ дюйма) и эффективного использования грузового пространства при перевозке стандартных модульных тарно-штучных грузов.

29. Участники Семинара признали, что все эти технические решения отвечают конкретным нуждам грузоотправителей и транспортной промышленности, действующих в конкретных экономических и юридических условиях. Участники Семинара разделили тревогу, высказываемую ИСО по поводу распространения нестандартных контейнеров и других грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках. Они сделали вывод, что предложения ИСО представляют собой

нетрадиционный и новаторский подход к решению данной промышленной проблемы, который может явиться отправным моментом для разработки нового универсального стандарта на контейнеры, имеющего целью повысить эффективность транспортных операций и сохранить издержки, связанные с переходом на другой стандарт, на приемлемом уровне. В связи с постоянным увеличением масштабов транспортных операций от двери до двери такие новые универсальные стандарты на контейнеры должны также разрабатываться с учетом требований, предъявляемых к перевозкам морским и внутренним транспортом, а также характера большинства грузов, подлежащих перевозке.

ПОСЛЕДСТВИЯ ВНЕДРЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧЕННЫХ ГАБАРИТОВ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ

а) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для морского транспорта

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ-315); TRANS/SEM.10/R.5 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.6 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.11 и Add.1 (ЕКМТ); TRANS/SEM.10/R.17 (МПС); TRANS/SEM.10/R.22 (Соединенное Королевство); неофициальный документ, представленный Норвегией.

30. Участники Семинара отметили, что любое увеличение габаритов существующих контейнеров ИСО серии 1 будет иметь значительные последствия для операторов морских перевозок. Это особенно касается изменений горизонтальных размеров. Связанные с этим расходы, а также теоретическая возможность адаптации существующих ячеистых контейнеровозов к новым размерам контейнеров зависят от конструкции судов, находящихся в эксплуатации. В этой связи следует отметить, что, как правило, чем меньше судно, тем больше будут потери грузоподъемности отсеков по сравнению с изначальной вместимостью.

31. С учетом существующих избыточных мощностей грузовых отсеков контейнеровозов даже чрезвычайно постепенный переход на использование контейнеров ИСО серии 2 был бы сопряжен со значительными экономическими потерями для морских контейнерных операторов, поскольку увеличения доходов при перевозке контейнеров увеличенных габаритов не ожидается.

32. Хотя некоторые морские контейнерные операторы, по всей очевидности, считают, что специальные контейнеры и контейнеры увеличенных габаритов могут найти свое применение в определенных ограниченных и замкнутых секторах транспортного рынка, участники Семинара отметили, что, по мнению большинства судоходных компаний, необходимость в новом стандарте на контейнеры, равно как и спрос на такие контейнеры со стороны заказчиков отсутствуют.

33. Принимая во внимание озабоченность большинства морских контейнерных операторов, участники Семинара рассмотрели вопрос о том, следует ли добиваться заключения международного соглашения между всеми заинтересованными сторонами относительно размеров и других технических характеристик будущих контейнеров, включая сроки их внедрения в каждом регионе мира. С учетом дискуссий о размерах будущих контейнеров, продолжающихся в настоящее время на многих международных правительственных и неправительственных форумах, участники Семинара сочли, что любая рекомендация, касающаяся принятия такого международного соглашения, была бы преждевременной.

b) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для портов и обработки контейнеров в ходе внутренних перевозок

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ 315); TRANS/SEM.10/R.6 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.12 (ЕКМТ); TRANS/SEM.10/R.22 (Соединенное Королевство); TRANS/SEM.10/R.23 и Add.1 (ЭСКАТО ООН); неофициальный документ, представленный Индонезией; ЭСКЗА ООН; МАПГ.

34. Проблемы портов и внутренних контейнерных терминалов при обработке контейнеров увеличенных габаритов связаны, как представляется, с увеличением расходов и снижением эффективности. Особая проблема для портов, по всей видимости, связана с увеличением длины контейнеров. Ширина между опорами козловых кранов обычно недостаточна для прохода 49-футовых контейнеров. Любая же модернизация таких кранов с экономической точки зрения вряд ли целесообразна.

35. Участники Семинара согласились с тем, что распространение контейнеров различных размеров значительно осложнило бы планирование складских и погрузочно-разгрузочных работ в портах и, как представляется, неизбежно потребовало бы дополнительного складского пространства или привело бы к недоиспользованию имеющихся мощностей.

36. Участники Семинара пришли к выводу, что с чисто коммерческой точки зрения портовые операторы не против увеличения объемов перевозок нестандартных контейнеров при условии, что значительные дополнительные расходы сверх стандартного тарифа, обусловленные обработкой нестандартных контейнеров (как предполагается, время обработки должно увеличиться в три раза), будет нести заказчик. В этой связи был сделан также вывод о том, что требования в отношении обработки нестандартных контейнеров должны соответствовать аналогичным требованиям в отношении обработки контейнеров ИСО серии 1.

37. С учетом значительных расходов в связи с модернизацией портов для обработки контейнеров увеличенных габаритов участники Семинара признали, что с особыми трудностями при этом придется столкнуться развивающимся странам, которые во многих случаях только начали получать отдачу от произведенных в последние годы крупномасштабных капиталовложений в портовое оборудование для обработки контейнеров ИСО серии 1.

c) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для железнодорожного транспорта

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ-315); TRANS/SEM.10/R.5 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.6 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.9 (ЕЭК ООН); TRANS/SEM.10/R.13 (Польша); TRANS/SEM.10/R.14 (Австрия); TRANS/SEM.10/R.21 (МСЖД); TRANS/SEM.10/R.22 (Соединенное Королевство); TRANS/SEM.10/R.23 и Add.1 (ЭСКАТО ООН); TRANS/SEM.10/R.25 (Российская Федерация); TRANS/SEM.10/R.26 (Франция); TRANS/SEM.10/R.27 (Германия); неофициальные документы, представленные Чешской и Словацкой Федеративной Республикой, Италией и Норвегией.

38. Перевозки по железным дорогам Африки, Азии и Европы производятся в условиях относительно ограниченных габаритов погрузки по сравнению с Северной Америкой, где эксплуатируются составы, осуществляющие перевозки контейнеров в два яруса не только в направлении восток-запад, но и все чаще по транспортным коридорам в направлении север-юг.

39. Линии электроснабжения, поперечные профили туннелей и мостов, а также радиусы кривых затрудняют перевозку контейнеров увеличенных габаритов в этих странах. В частности, трудности возникают в результате совокупного увеличения ширины и высоты новых контейнеров увеличенных габаритов. Модернизация железнодорожной инфраструктуры, и то только в случае отдельных транспортных коридоров, может занять очень много времени и зачастую будет связана со значительными капиталовложениями, отдача от которых, по крайней мере сегодня, весьма сомнительна.

40. В этой связи отмечалось, что в некоторых странах данные проблемы в значительной мере можно решить за счет использования специально сконструированных вагонов с пониженным полом, однако для этого потребуются большие затраты на капиталовложения, эксплуатацию и обслуживание. Внедрение крупногабаритных контейнеров, таких, как контейнеры ИСО серии 2, обусловит также в течение длительного переходного периода снижение уровня оптимального использования железнодорожных вагонов для контейнерных перевозок, построенных в соответствии со спецификациями ИСО на контейнеры серии 1, в связи с тем, что существующая длина вагонов будет использоваться не более чем на 60%.

41. Участники Семинара отметили, что, если железные дороги в принципе и готовы осуществлять, в случае соблюдения некоторых технических и коммерческих условий, перевозку контейнеров увеличенных габаритов, дополнительные расходы, связанные с такими операциями, могут выразиться в повышении тарифов, что может свести на нет намерение многих правительств развивать перевозку контейнеров железнодорожным транспортом.

d) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для автомобильного транспорта

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ-315); TRANS/SEM.10/R.4 (США); TRANS/SEM.10/R.5 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.6 (МАКТО); TRANS/SEM.10/R.9 (ЭКА ООН); TRANS/SEM.10/R.13 (Польша); TRANS/SEM.10/R.14 (Австрия); TRANS/SEM.10/R.16 (Италия); TRANS/SEM.10/R.19 (МКАТ); TRANS/SEM.10/R.22 (Соединенное Королевство); TRANS/SEM.10/R.23 и Add.1 (ЭСКАТО ООН); TRANS/SEM.10/R.25 (Российская Федерация); TRANS/SEM.10/R.27 (Германия); неофициальные документы, представленные Австралией, Чешской и Словацкой Федеративной Республикой и Норвегией

42. Участники Семинара признали, что фактически в любой перевозке от "двери до двери" в смешанном сообщении автомобильный транспорт является необходимым звеном перевозки либо на ее начальном, либо на конечном участке. В большинстве стран Азии, Африки и Европы максимальная допустимая ширина автотранспортных средств ограничена 2,5 м. В некоторых странах сделаны исключения для транспортных средств с теплоизоляционным грузовым отделением (максимальная ширина 2,6 м). Однако, учитывая нынешние "плюсовые" допуски на размеры этих транспортных средств, фактическая ширина транспортных средств в этих странах составляет на практике порядка 2,5-2,55 м.

43. Участники Семинара отметили, что в ряде других европейских стран, а также в некоторых странах Африки и Северной Америки допустимая максимальная ширина автотранспортных средств составляет до 2,6 м.

44. Участники Семинара отметили, что высота в большинстве случаев ограничивается 4 м, а максимальная грузовая длина автотранспортных средств во многих странах не превышает 13,60 м. С другой стороны, Соединенные Штаты допускают неограниченную габаритную длину составов транспортных средств с одним или двумя прицепами на всех федеральных и подъездных дорогах.

45. Таким образом, использование контейнеров увеличенных габаритов, таких, как контейнеры серии 2, предложенные ИСО, будет противоречить законодательству в области дорожного движения во многих странах мира. Даже в случае выдачи в порядке исключения специальных разрешений на их перевозку автомобильным транспортом для этого потребуются разработать дорогостоящие специальные низкорасположенные шасси и современные сочлененные транспортные средства для того, чтобы они могли вписаться в ограниченные габариты мостов и предписанные радиусы поворотов.

46. Хотя транспортные операторы, судя по всему, в целом положительно рассматривают возможность загрузки большего количества грузов в контейнеры увеличенных габаритов, участники Семинара все же выразили мнение о том, что возможные проблемы, связанные с перегруженностью автотранспортных средств, осуществляющих перевозки в смешанном сообщении, могут еще больше обостриться в связи с увеличением длины погрузки и средней плотности перевозимых грузов. Перегруженность автотранспортных средств и чрезмерная нагрузка на ось порождают особые проблемы для развивающихся стран.

47. Участники Семинара сделали вывод, что длина рассматриваемого в ИСО полуконтейнера (24 фута 4 1/2 дюйма) соответствует допустимой длине европейских съемных кузовов и могла бы, таким образом, явиться оптимальной базой для грузовой единицы, которую в условиях европейских перевозок можно было бы легко перегружать с автомобильного транспорта на морской, при условии что ее ширина не будет превышать 2,5 м. Вместе с тем развивающиеся страны отметили, что такие полуконтейнеры не пригодны с экономической точки зрения для автомобильного транспорта, поскольку большинство транспортных средств могут перевозить лишь 20-футовые контейнеры. То же самое относится и к железнодорожному транспорту, где подвижной состав предназначен для перевозки только 20-футовых и 40-футовых контейнеров.

48. Участники Семинара выразили мнение, что любое значительное увеличение максимальных допустимых габаритов автотранспортных средств приведет, помимо снижения уровня безопасности дорожного движения, не только к значительным расходам на реконструкцию инфраструктуры, но и просто в настоящий момент неприемлемо для широкой общественности в целом во многих странах.

e) Последствия внедрения контейнеров увеличенных габаритов для внутреннего водного транспорта

Документация: TRANS/SEM.10/R.1 (КОСТ 315); TRANS/SEM.10/R.15 (МСПС); TRANS/SEM.10/R.27 (Германия); TRANS/SEM.10/R.9 (ЭКА ООН)

49. Участники Семинара сделали вывод о том, что объем перевозки контейнеров и других грузовых единиц судами внутреннего плавания в некоторых странах в настоящее время весьма значителен и что в Европе такие перевозки в своем большинстве производятся по реке Рейн. Учитывая все еще не использованные возможности внутреннего судоходства, увеличение объема перевозок контейнеров судами внутреннего плавания планируется также на других европейских реках и каналах.

50. Участники отметили, что, помимо участка Рейна от Страсбурга до моря, на котором нет значительных затруднений с точки зрения параметров инфраструктуры, которые препятствовали бы перевозке внутренним водным транспортом, на других реках и каналах, а также в верхнем течении Рейна существуют ограничения по высоте и ширине, обусловленные ограниченными размерами шлюзов и подмостовыми габаритами. Учитывая эти ограничения, контейнеры шириной более 2,5 м вряд ли обеспечат их эффективную перевозку в четыре ряда в трюмах существующих судов внутреннего плавания и судов, которые будут построены, по внутренним водным путям, помимо реки Рейн. По мнению некоторых специалистов, соответствующая реконструкция судов для погрузки на них контейнеров шириной 2,55 м в четыре ряда, судя по всему, возможна, однако связана с весьма большими затратами.

51. Участники Семинара были проинформированы о том, что некоторые внутренние водные пути Африки обладают определенным потенциалом для внутреннего судоходства, который, однако, вряд ли можно использовать из-за ограниченных параметров инфраструктуры и узких мест в системе подъездных путей.

НЫНЕШНЯЯ И БУДУЩАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ МАКСИМАЛЬНЫХ ГАБАРИТОВ КОНТЕЙНЕРОВ И ДРУГОГО СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Документация: TRANS/SEM.10/R.7 (ЮНКТАД); TRANS/SEM.10/R.10 (ООН/ЕЭК); TRANS/SEM.10/R.14 (Австрия); TRANS/SEM.10./R.20 (ЕКМТ); TRANS/SEM.10/R.23 и Add.1 (ООН/ЭСКАТО)

52. Участники Семинара отметили, что с 1989 года, когда состоялся первый Семинар ЕЭК, государственная политика в области комбинированных перевозок и требований к габаритам грузовых единиц больших изменений не претерпела. Однако правительства испытывали все большую обеспокоенность в связи с тенденцией увеличения габаритов контейнеров и других грузовых единиц, используемых для комбинированных перевозок. Причиной этой обеспокоенности явился тот факт, что в отличие от 60-х годов, когда были установлены стандарты на контейнеры ИСО серии 1, интермодальные перевозки "от двери до двери" постепенно вытесняли контейнерные транспортные операции "от порта до порта". Кроме того, предложения ИСО относительно стандартизации контейнеров новой серии предусматривали существенное увеличение размеров по сравнению с разрешенными в настоящее время размерами грузовых единиц, использующихся для автомобильных перевозок, и выходили за рамки возможностей внутренней транспортной инфраструктуры во многих странах, особенно в Африке, Азии, Австралии и прилегающих к ней районах, а также в Европе.

53. С учетом ответственности правительств за наземную транспортную инфраструктуру, безопасность движения, социальное развитие и защиту окружающей среды участники Семинара отметили, что правительства должны проинформировать представителей этой отрасли и транспортных операторов о долгосрочном государственном планировании в области транспортной политики и развития транспортной инфраструктуры. Лишь затем, после определения этих необходимых базовых условий, касающихся размеров контейнеров в случае их перевозки внутренним транспортом, транспортная промышленность сможет принять рациональные и разумные долгосрочные решения в области капиталовложений, а организации по стандартизации - подготовить реалистичные и дальновидные предложения относительно стандартов на контейнеры.

54. Участники Семинара рассмотрели технический документ ИСО по грузовым контейнерам новой серии и с сожалением отметили, что, несмотря на представленное в рамках Семинара значительное количество подробной информации о расходах, обусловленных возможным внедрением таких контейнеров увеличенных габаритов, транспортная промышленность предоставила очень мало информации о спросе на такие будущие контейнеры и о связанных с этим экономических выгодах.

55. С учетом такой ситуации подавляющее большинство участников, представляющих на Семинаре правительства, не смогли поддержать предложения ИСО относительно стандартизации контейнеров ИСО серии 2. По существу многие правительства, включая Европейское сообщество и его государства-члены, сообщили, что крупногабаритные (49-футовые) контейнеры, предложенные ИСО, создадут значительные проблемы в области транспортной инфраструктуры. В этой связи было отмечено, что в случае выгрузки таких контейнеров с судов в портах ЕЭС они не были бы допущены к перевозке в пределах ЕЭС ни на основании соответствующих директив или правил ЕЭС, ни на регулярной основе с использованием специальных разрешений. Многие участники, в том числе и представители правительств государств - членов ЕЭС, выразили мнение, что рассматриваемые в ИСО полуконтейнеры (24 фута 4 1/2 дюйма) могут быть приемлемы по длине, но по ширине они вряд ли будут приемлемы. Другие участники отметили, что в некоторых секторах транспорта спрос на такие полуконтейнеры будет скорее всего минимальным.

56. Большинство участников Семинара из развивающихся стран также сообщили, что контейнеры ИСО серии 2 не будут допускаться к перевозкам по их территории.

57. Признав тот факт, что все более активное и неконтролируемое распространение нестандартных контейнеров представляет угрозу для эффективного функционирования системы комбинированных перевозок, участники Семинара приняли резолюцию, которая должна служить ориентиром для правительств и транспортной промышленности, а также для организаций по стандартизации относительно целей государственной политики в области комбинированных перевозок. В этой резолюции также устанавливаются верхние пределы максимальных приемлемых размеров грузовых единиц, которые в обозримом будущем будут перевозиться внутренним транспортом, не вступая в противоречие с транспортным законодательством и параметрами инфраструктуры.

58. Участники Семинара высказались за то, чтобы ИСО по возможности пересмотрела - с учетом состоявшихся на Семинаре обсуждений и принятой резолюции - свои документы, касающиеся грузовых контейнеров новой серии, и попыталась разработать такие стандарты на контейнеры, которые были бы приемлемы в глобальном масштабе и отвечали требованиям подавляющего большинства сторон, участвующих в общей транспортной цепи.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

59. На своем заключительном заседании участники Семинара утвердили доклад и приложение к нему.

Приложение

РЕЗОЛЮЦИЯ,

принятая Семинаром ЕЭК по вопросу о влиянии увеличения габаритов грузовых единиц на комбинированные перевозки*

(4 сентября 1992 года, Женева)

Участники Семинара,

принимая во внимание результаты Семинара о размерах грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов и т.п.), состоявшегося в Женеве в 1989 году,

учитывая, что справиться с будущим увеличением объема перевозок грузов внутренним транспортом можно только в случае оптимального использования транспортной инфраструктуры, включая все виды транспорта,

подчеркивая важную роль комбинированных перевозок** в деле экономичного и эффективного использования отдельных видов транспорта в целях смягчения внешних последствий перевозок и приведения транспортной системы в соответствие с современными рыночными требованиями,

принимая во внимание обеспокоенность, которую выражают многие транспортные предприятия и многие правительства по поводу влияния увеличения габаритов грузовых единиц на организацию системы комбинированных перевозок и на транспортную инфраструктуру,

сознавая, что полная стандартизация всех размерных параметров грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках, приведет к значительному повышению производительности транспорта,

признавая, что для некоторых отраслей, которые составляют в настоящее время небольшую долю в общем объеме международных перевозок, размеры существующих контейнеров ИСО серии 1 не являются оптимальным решением, отвечающим требованиям комплексных производственно-транспортных систем,

сознавая необходимость исключить бесконтрольное распространение нестандартных грузовых единиц,

* Семинар был созван под эгидой Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций с помощью секретариата ЮНКТАД и собрал более 120 экспертов от правительственных учреждений и транспортной промышленности Африки, Азии, Австралии и прилегающих к ней территорий, Европы и Северной Америки.

** В контексте обсуждений, состоявшихся на Семинаре, термин "комбинированные перевозки" синонимичен интермодальным или смешанным перевозкам.

принимая во внимание соображения, высказанные в ИСО/ТК104 в отношении новой серии контейнеров (грузовые контейнеры ИСО серии 2), которые представляют собой нетрадиционное и новаторское техническое решение и которые могут явиться той исходной базой, на которой можно будет разработать новый универсальный стандарт на контейнеры, имеющий целью повысить эффективность транспортных операций и сохранить на приемлемом уровне расходы, связанные с переходом на другой стандарт,

положительно оценивая предложение ИСО не увеличивать максимальную массу брутто будущих контейнеров сверх максимального показателя, установленного для существующих 40-футовых контейнеров,

принимая к сведению, что в связи с увеличением объема транспортных операций от двери до двери, которые используются вместо традиционных перевозок от порта до порта, ввод в эксплуатацию контейнеров новой серии во всемирном масштабе можно было бы облегчить, если бы будущие стандарты на контейнеры соответствовали предвидимому будущему национальному законодательству в области дорожного движения и параметрам инфраструктуры внутреннего транспорта,

учитывая, что многие операторы морского транспорта столкнутся с серьезными проблемами, в частности, в случае судов ячеистого типа и портового оборудования, если им придется обрабатывать контейнеры, ширина и длина которых будет отличаться от ширины и длины контейнеров ИСО серии 1,

учитывая также озабоченность операторов внутреннего водного и железнодорожного транспорта, которые столкнутся с серьезными проблемами, если им придется обрабатывать грузовые единицы, габариты которых будут отличаться от габаритов существующих контейнеров ИСО серии 1,

положительно оценивая большое число представленных на Семинаре исследований, которые были подготовлены в разных частях мира правительствами и международными организациями в порядке выполнения рекомендаций первого Семинара, который состоялся в Женеве в 1989 году,

учитывая результаты работы Семинара, содержащиеся в его докладе (документ ЕЭК TRANS/SEM.10/4),

1. считают, что долгосрочный план разработки внутренних и внешних размеров грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках, должен быть реалистичным и ориентированным на будущее, т.е. учитывать:
 - a) значительные капиталовложения, которые уже произведены в оборудование и инфраструктуру комбинированных перевозок;
 - b) новые потребности в области торговли в целом и технический прогресс;
 - c) растущую озабоченность общественного мнения в связи с последствиями увеличения объема перевозок и состоянием окружающей среды;
2. рекомендуют, чтобы существующие контейнеры ИСО серии 1, с учетом которых были произведены, в особенности в развивающихся странах, крупные капиталовложения в инфраструктуру, подвижной состав и погрузочно-разгрузочное оборудование, оставались основным стандартом на контейнеры, который следует совершенствовать с учетом новых рыночных требований,

3. обращают внимание на то, что любая стандартизация грузовых единиц должна быть ориентирована на будущее, с тем чтобы правительства и промышленность имели возможность должным образом планировать работу по использованию результатов развития торговли и техники в ближайшем и отдаленном будущем,

4. подчеркивают, что инфраструктура внутреннего транспорта, которая имеет длительный срок службы и которую нельзя легко изменить, должна рассматриваться в качестве важнейшего фактора в работе по стандартизации,

5. подчеркивают также, что унификация конструктивных критериев для всех транспортных систем, в частности для транспортной инфраструктуры, должна быть продолжена и обеспечена - в той степени, насколько это осуществимо, - по крайней мере на основных маршрутах;

6. рекомендуют правительствам и соответствующим международным организациям в своем подходе к признанию и стандартизации новых габаритов грузовых единиц, которые были бы приемлемы для грузоотправителей и транспортных операторов во всем мире, а также для правительств, которые несут ответственность за инфраструктуру внутреннего транспорта, руководствоваться следующими принципами:

- a) внутренние размеры грузовых единиц для перевозки морским и внутренним транспортом должны быть по возможности совместимы и соответствовать нынешним и будущим правилам в области внутреннего транспорта, с тем чтобы обеспечить экономичное использование транспортного оборудования на внутреннем транспорте;
- b) внешние размеры грузовых единиц должны быть по возможности совместимы во всех важнейших транспортных коридорах с параметрами предвидимой инфраструктуры внутреннего транспорта;
- c) с учетом пункта b) выше внутренние размеры грузовых единиц для перевозки морским и внутренним транспортом должны быть по возможности основаны на унифицированных в международном плане размерах модулей тарно-штучных грузов и грузовых единиц;
- d) на всем протяжении транспортной цепи должно быть обеспечено, независимо от вида транспорта, универсальное использование всех грузовых единиц, с тем чтобы их можно было легко перегружать с одного вида транспорта на другой;
- e) критерии стандартизации размеров для применения на глобальном уровне должны быть основаны на параметрах значительной части перевозимых грузов и не должны удовлетворять требованиям только какой-либо одной конкретной отрасли;
- f) грузовые единицы должны обеспечивать возможность механизации погрузки и разгрузки, поскольку современные системы производства и распределения будут во все большей степени ориентированы на такую технологию;

- g) новые стандарты на грузовые единицы должны в максимально возможной степени соответствовать существующим стандартам и сохраняться в течение длительных периодов времени, с тем чтобы исключить снижение отдачи от уже осуществленных капиталовложений в транспортную инфраструктуру, подвижной состав и погрузочно-разгрузочное оборудование;

7. предлагают транспортной промышленности и международным организациям в области стандартизации при разработке и установлении стандартов на размеры грузовых единиц, которые должны использоваться во всемирном масштабе, принимать во внимание в качестве важных руководящих принципов следующие направления транспортной политики и развития инфраструктуры, а также эксплуатационные требования:

a) Ширина:

Как правило, большинство стран Африки, Азии и Европы разрешают с учетом параметров инфраструктуры и по соображениям безопасности эксплуатацию автотранспортных средств максимальной шириной 2,50 м. В Европе сделаны исключения для транспортных средств для перевозок в условиях регулярной температуры в связи с их незначительным использованием;

Внешняя ширина грузовых единиц, составляющих 2,60 м, допускается в некоторых европейских и североамериканских странах.

Для оптимальной загрузки и разгрузки унифицированных в международном плане модулей тарно-штучных грузов и грузовых единиц во всех случаях необходимо, чтобы внутренняя ширина была достаточно большой. В этом случае внешняя ширина с технической точки зрения будет составлять более 2,50 м. Многие специалисты утверждают, что с точки зрения укладки груза внешняя ширина более 2,55 м не нужна;

b) Высота:

Грузовые единицы высотой до 2,60 м не вызывают затруднений на внутреннем транспорте. Высота 2,90 м (9 футов 6 дюймов) вызовет определенные затруднения на внутреннем транспорте в ряде стран, особенно в том случае, если наряду с такой высотой грузовые единицы будут иметь ширину более 2,5 м;

c) Длина:

Если в Северной Америке перевозка 45, 48, 49 и 53-футовых удлиненных контейнеров вполне возможно, то перевозка таких грузовых единиц на регулярной основе по дорогам Африки, Азии и Европы не допускается. Поскольку перевозка таких грузовых единиц создаст также трудности на других видах внутреннего транспорта во многих странах, их использование должно быть весьма ограниченным.

8. делают вывод о том, что в обозримом будущем регулярные внутренние перевозки грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов и т.д.) длиной 49 футов и шириной 8 футов 6 дюймов (2,60 м) будут фактически исключены в большинстве стран Африки, Азии, Европы, Австралии и прилегающих к ней территорий. Равным образом неприемлемы по причине их ширины предложенные ИСО полуконтейнеры размером 24 фута 6 дюймов (7,43 м); некоторые страны также считают, что внедрение полуконтейнеров открывает возможность для внедрения в силу краткости размеров и грузовых единиц длиной 49 футов.

9. выражают сожаление по поводу отсутствия комплексных исследований затрат и результатов, которые подтверждали бы обоснованность спроса на предлагаемые новые стандартные контейнеры ИСО серии 2 и их экономическую рентабельность;

10. полагают, что в связи с перевозками в некоторых странах необходимо принимать во внимание следующее соображение:

Модуль стандартного контейнера длиной 7,43 м (24 фута 6 дюймов), шириной 2,50 м и высотой 2,60 м будет с технической и юридической точек зрения приемлем для внутреннего транспорта в подавляющем большинстве стран. Если одни страны считают, что такие грузовые единицы будут привлекательны с коммерческой точки зрения, то многие другие страны полагают, что грузовые единицы с такими габаритами будут неэкономичны и не найдут широкого применения. Увеличение этих размеров, в особенности ширины и высоты, приведет к увеличению трудностей, связанных с обработкой и перевозкой таких грузовых единиц. Использование в мировом масштабе грузовых единиц шириной более 2,55 м и высотой 2,90 м, судя по всему, невозможно;

11. предлагают Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК ООН одобрить доклад о работе Семинара и просить довести эту резолюцию, а также доклад о работе Семинара до сведения всех стран - членов ЕЭК, а также всех компетентных международных организаций. Секретариату ЮНКТАД предлагается проинформировать об этом все государства - члены ЮНКТАД.