



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят седьмая сессия

Женева, 10–11 ноября 2014 года

Пункт 7 б) предварительной повестки дня

Ежегодные темы в области интермодальных перевозок

Тема 2014 года: Роль транспортных экспедиционных компаний и логистики в интермодальных транспортных цепях

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности по кластеру 6 (Интермодальные перевозки и логистика) программы работы по подпрограмме "Транспорт" на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), которая была утверждена Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года (ECE/TRANS/240, пункт 100).
2. Согласно решению, принятому Рабочей группой на ее последней сессии, и в соответствии с "дорожной картой" по будущей работе и оперативной деятельности Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/133, пункты 39–40), 12–13 июня 2014 года в Брюсселе состоялось рабочее совещание по теме: "Роль транспортных экспедиционных компаний и логистики в интермодальных транспортных цепях".
3. Ниже представлены краткий доклад о дискуссиях, послуживших основанием для организации рабочего совещания, ход состоявшегося на нем обсуждения и итоги этого рабочего совещания.

GE.14-19676 (R) 071114 071114



* 1 4 1 9 6 7 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



II. Участники

4. Рабочее совещание было организовано Федеральной службой (ФС) по мобильности и транспорту Бельгии и состоялось 12–13 июня 2014 года в Брюсселе. На нем присутствовали эксперты от правительств Бельгии и Турции, а также представители Европейского союза и следующих неправительственных организаций и промышленных групп: Европейской ассоциации экспедиторских, транспортных и таможенных служб (КЛЕКАТ), Европейской интермодальной ассоциации (ЕИА), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Шведской международной грузовой ассоциации (СИФА), Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам и Ассоциации международных компаний, предоставляющих экспедиторские и логистические услуги (Турция).

III. Действия правительств на национальном и субрегиональном уровнях

5. Правительства создают соответствующие нормативные, финансовые и образовательные рамки для организации грузовых перевозок и управления ими. Однако органам государственной власти важно обеспечить оперативную подготовку и реализацию рамочных условий, для того чтобы с самого начала не только создать однородную конкурентную среду для всех участников этой деятельности в условиях прозрачности и дать директивные указания промышленности, но и сформировать всеобъемлющую и последовательную структуру, которая позволила бы всем органам государственной власти, в том числе на местном и муниципальном уровнях, действовать в соответствии с одинаковыми принципами. Последнее имеет особое значение для рационального планирования землепользования и выбора места для размещения грузовых деревень и центров распределения грузов.

A. Деятельность на национальном уровне

6. Некоторые государства – члены ЕЭК ООН уже отреагировали на эти вызовы. Они определили или определяют, в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами и другими участниками, роль и ответственность правительств и неправительственных структур в данной сфере. Они занимаются также выработкой соответствующих нормативных, финансовых и образовательных стратегических мер, которые могли бы способствовать повышению эффективности и устойчивости грузовых и интермодальных транспортных систем, интегрированных в современную логистику и цепочки поставок.

7. Например, Германия в начале 2008 года приняла Генеральный план для грузовых перевозок и логистики, который призван повысить конкурентоспособность логистического сектора страны и обеспечить оптимальную схему организации, финансирования и использования грузовых транспортных систем. Другим примером служит логистический план Португалии 2006 года, на основании которого были сформированы комплексные нормативные структуры и схемы планирования для развития сети логистических центров в стратегических точках Португалии. Этим планом предусмотрено оказание поддержки логистической деятельности в стране с целью более эффективного использования

существующей транспортной сети и стимулирования железнодорожных перевозок и перевозок между портами и внутренними районами.

В. Деятельность на субрегиональном уровне

8. Что касается субрегионального уровня, то в октябре 2007 года Европейская комиссия приняла план действий в области логистики грузовых перевозок в качестве составного элемента более крупного пакета мер для повышения эффективности и устойчивости грузовых перевозок, включающего также такие аспекты, как железнодорожные сети, ориентированные на грузовые перевозки, новые портовые стратегии, "морские магистрали" и общее европейское морское пространство без границ.

9. Задачи были определены на основе всеобъемлющих консультаций с заинтересованными сторонами и охватывают четыре широкие темы, а именно: инновации, качество, упрощение и экологически чистый транспорт. В этом контексте Европейская комиссия разработала "дорожную карту" для реализации системы электронной документации, которая определяет концепцию безбумажного, электронного потока информации, сопровождающего физическое перемещение грузов. Кроме того, с целью нахождения практических решений, включая принятие нормативных мер, продолжаются мероприятия по использованию возможностей логистики грузовых перевозок для устранения узких мест.

IV. Действия правительства на международном уровне: деятельность Рабочей группы ЕЭК ООН

10. Ответственность правительств и меры, которые они должны принять для оказания воздействия на организацию грузовых перевозок и управление ими, распространяются на широкий диапазон деятельности и выходят далеко за рамки задач, которые обычно рассматриваются на международном уровне Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24). Хотя многие из видов ответственности и мер правительств в этой области необязательно пригодны для регулирования межправительственными нормами, стандартами или нормативными положениями, обмен опытом и примерами оптимальной практики между странами на глобальном уровне (Организация Объединенных Наций) или региональном уровне (ЕЭК ООН) (с охватом 56 стран общеевропейского региона, а также Северной Америки) может оказаться полезным и послужить ориентиром для деятельности на национальном уровне.

11. Кроме того, как следует из изложенных выше соображений, системы логистики, организации грузовых перевозок и управления ими имеют важное международное измерение и, возможно, должны учитываться в последовательных и согласованных на международном уровне правительственных стратегиях. В нынешней программе работы Рабочей группы предусмотрен ряд межправительственных мероприятий, которые имеют прямое или косвенное отношение к организации грузовых перевозок и управлению ими и проблеме взаимосвязи с интермодальными перевозками. Эта деятельность, вероятно, нуждается в анализе и оптимизации в соответствии с перечисленными ниже предложениями и, возможно, должна проводиться в консультации или сотрудничестве с другими органами ЕЭК ООН и другими компетентными межправительственными и неправительственными организациями.

12. Деятельность, которая кратко охарактеризована ниже, подпадает под мандат и компетенцию WP.24 и может дать дополнительные преимущества на межправительственном и общеевропейском уровне. В случае некоторых из видов этой деятельности, например по режимам гражданской ответственности, возможно, необходимо учредить специальные группы экспертов для решения весьма специфических и сложных технических и правовых вопросов.

13. В области международной транспортной политики и нормативных мер:

a) мониторинг и анализ национальных мер по оказанию воздействия на организацию и управление грузовыми перевозками с целью более активного использования интермодальных перевозок и подготовки набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы задействовать в данной связи. Следует учитывать также соответствующие резолюции Европейской конференции министров транспорта в области комбинированных перевозок;

b) обзор и возможное изменение "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве 2005 года, включая показатели эффективности работы по развитию интермодальных перевозок, на основе логистических требований, критериев и параметров ответственности;

c) анализ Роттердамских правил и обзор режимов гражданской ответственности и положений об интермодальных наземных перевозках в общеевропейском контексте.

14. В области международной транспортной инфраструктуры и критериев эффективности:

a) анализ существующей инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, указанных в Соглашении СЛКП, включая прилагаемый к нему Протокол о перевозках по внутренним водным путям, с целью повышения стандартов эксплуатационной совместимости и установления критериев эффективной организации грузовых перевозок и международных интермодальных транспортных услуг и управления ими. Следует учитывать трудности и затраты, связанные с изменением таких стандартов;

b) обзор минимальных требований СЛКП к терминалам с целью оптимизации перевалочных и логистических процедур и включения механизмов оптимального размещения, строительства и эксплуатации терминалов, грузовых деревень и центров распределения, пунктов пересечения границ и станций смены колесных пар, а также паромных соединений/портов;

c) включение в СЛКП (а также, возможно, в СМА и СМЖЛ) логистических требований с целью повышения потенциала и эффективности перевозок между портами и внутренними районами.

15. В области обмена информацией, касающейся исследований, образования и обеспечения осведомленности:

a) обмен передовым опытом использования новых концепций, конструкции, веса и размеров интермодальных грузовых (транспортных) единиц с учетом существующих ограничений веса и размеров, предусмотренных в национальных, международных и субрегиональных (Европейский союз) правилах;

b) обмен передовым опытом при подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики.

V. Выводы и обсуждение

16. Рабочее совещание ЕЭК ООН на тему: "Роль транспортных экспедиционных компаний и логистики в интермодальных транспортных цепях" проводилось под руководством г-на Анри Майара, бывшего Председателя Рабочей группы. На основе выступлений представителей частного сектора и правительств на рабочем совещании была собрана информация, касающаяся нынешнего положения транспортных экспедиционных компаний в странах, прямого или непрямого участия транспортных экспедиционных компаний в развитии интермодальных перевозок и логистики, а также полезности международно-правового акта в этой области или ее отсутствия.

17. В ходе совещания было проведено четыре заседания: а) термины и нормы законодательства, б) участники мультимодального процесса, в) участники цепи поставок и д) актуальность международно-правового акта.

1. Термины и нормы законодательства

18. Участники рабочего совещания обсудили терминологию функциональных названий профессий, а также состояние и существование (по форме и содержанию) правовых средств в разных странах. Участники ознакомились с положением дел в Бельгии и Турции, а в выступлении представителя СИФА была подчеркнута важность общей терминологии для понимания того, кто и в каких случаях несет ответственность. Был сделан вывод о том, что дальнейший анализ используемой странами практики является одним из важнейших инструментов для более точной оценки положения дел в этой области. Участники рекомендовали WP.24 обратиться к странам с просьбой предоставить информацию о соответствующих используемых терминах и нормах законодательства.

2. Участники мультимодального процесса

19. Основное внимание было уделено значению мультимодального подхода в применении наилучших логистических решений. Были подчеркнуты трудности и сложности, связанные с выбором "правильного" вида транспорта, однако было отмечено, что влияние этой проблемы может быть ограничено за счет применения передового промышленного опыта. Представитель КЛЕКАТ обратил внимание на то, что у правительств есть возможности для оказания помощи в создании условий, позволяющих выбрать конкретный вид транспорта с учетом эффективности, посредством согласования законодательных мер на международном уровне, лучшей оценки необходимости некоторых правил и регламентов, а также выявления и устранения институциональных препятствий для эксплуатационной совместимости.

3. Участники цепи поставок

20. Представитель ФИАТА выступил с обзором услуг, предоставляемых транспортными экспедиционными компаниями. Он подчеркнул "важность обеспечения логистической взаимосвязанности" и отметил препятствия для достижения такой взаимосвязанности, например проблемы нормативного регулирования. В ходе последующего обсуждения участники, представлявшие отрасль, пояснили, что снижение трудностей в выполнении разных правил и регламентов, существующих в разных странах, полностью отвечает интересам транспортных экспедиционных компаний. Участники выразили сдержанный оптимизм по поводу того, что недавно принятое Балийское соглашение ВТО об

упрощении процедур торговли может стать важным шагом на пути создания более простых и эффективных условий для торговли.

4. Актуальность международно-правового акта

21. Участники рабочего совещания обменялись мнениями о необходимости определения международного статуса для транспортных экспедиционных компаний. МСАТ придерживался той точки зрения, что без согласованных на уровне Европейского союза правил доступа к профессии транспортного грузового экспедитора условия конкуренции, как и сегодня, будут по-прежнему нарушаться. Требования к грузоперевозчикам сравнивались с отсутствующими в настоящее время требованиями к грузоотправителям, и был сделан вывод о том, что гарантии профессиональной компетентности повысят юридическую определенность, которой не хватает сегодня.

22. Представители отрасли придерживались отличного от МСАТ мнения. В выступлении представителя СИФА были отмечены некоторые из потенциальных нежелательных побочных эффектов от установления международного статуса транспортных грузовых экспедиторов. Вывод СИФА сводился к тому, что логическим следствием таких требований станет снижение конкурентоспособности рынка, господствующее положение на котором займут несколько крупных транспортных экспедиционных компаний, поскольку только у крупных предприятий будет достаточно собственного опыта для приобретения необходимого статуса и получения доступа ко всем видам транспорта.
