



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным  
перевозкам и логистике****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 31 октября – 1 ноября 2016 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Интермодальные транспортные терминалы****Краткое изложение результатов двух исследований  
по интермодальным терминалам****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике было принято решение поручить секретариату подготовить конкретное решение по картографированию и классификации типов терминалов и услуг, предоставляемых в регионе ЕЭК. На пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы секретариат представил проект схемы этого исследования по интермодальным терминалам. Рабочая группа решила, что до перехода на следующий этап этого проекта секретариату следует сначала проанализировать и принять во внимание аналогичные исследования, проведенные по этому вопросу.

2. Рабочая группа: а) выявила исследование, проведенное ЭСКАТО ООН по сухим портам, и еще одно исследование Европейской комиссии (ЕК) по инфраструктуре на последней миле, как потенциально уместное в данном случае, и б) обратилась к государствам-членам с просьбой представить секретариату дополнительные исследования в целях их изучения. Поскольку секретариат никаких других исследований не получил, он сосредоточил свой анализ на двух исследованиях, упомянутых выше. В настоящем документе содержится краткое изложение этих двух документов.

GE.16-13989 (R) 050916 050916



\* 1 6 1 3 9 8 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## **II. Планирование, развитие и эксплуатация сухих портов, имеющих международное значение<sup>1</sup>**

3. Настоящий доклад был подготовлен Отделом транспорта ЭСКАТО ООН в ноябре 2015 года. В нем содержится описание тенденций в развитии внутренних (или сухих) портов и политики в этой области в отдельных странах региона ЭСКАТО, а именно: Австралии, Индии, Китае, Республике Корея и Таиланде.

4. В основу данного исследования положена информация, собранная в ходе поездок по установлению фактов в вышеупомянутые страны, которые, как считается, добились заметного прогресса в создании и эксплуатации внутренних портов.

5. Данный доклад разбит на два раздела: раздел А – «Планирование, развитие и эксплуатация сухих портов», содержащий 8 глав, и раздел В – «Отчеты о поездках», содержащий 5 глав.

6. В главах 1–3 содержится вводная часть исследования и дается определение сухого порта и его основных характеристик. В главе 4 излагается ситуация с развитием системы сухих портов в отдельных странах региона ЭСКАТО. По каждой стране представляется информация о географическом положении сухих портов, видах транспорта, товарах и грузовых единицах, которые там обрабатываются. В главе 5 рассматривается вопрос принадлежности сухих портов, а в главе 6 – система стимулирования, введенная в действие правительством в целях поощрения развития сухих портов частным сектором. Глава 7 посвящена вопросам и принципам эксплуатации и устойчивости сухих портов, которые кратко изложены в выводах, содержащихся в разделе А доклада (глава 8).

7. В разделе В доклада излагаются выводы, сделанные по результатам поездок в каждую отдельную страну. Каждая из пяти глав посвящена отдельной стране и содержит подробные данные о поездке.

8. Хотя этот доклад сосредоточен на разных темах, тем не менее его можно использовать в качестве важной справочной информации для проведения исследования по интермодальным терминалам в интересах региона ЕЭК. Кроме того, информация о географическом положении сухих портов, видах транспорта, товарах и грузовых единицах, изложенная в главе 4 доклада, четко покрывает требования, содержащиеся в пункте 9 документа ECE/TRANS/WP.24/2015/2. В качестве таковой, она может служить важным вкладом в интермодальное исследование, предусмотренное Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

## **III. Исследование Европейской комиссии по инфраструктуре железнодорожных грузовых перевозок на последней миле**

9. Глубокие изменения в структуре европейского рынка грузовых перевозок в железнодорожном сообщении в течение многих десятилетий в сочетании с повышением уровня конкуренции со стороны автомобильного транспорта создают определенные проблемы на последней миле доставки грузов. Вследствие этого потребителям нужен простой и оперативный доступ к информации об

---

<sup>1</sup> [www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning%2C%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance\\_26-02-2016.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning%2C%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance_26-02-2016.pdf).

инфраструктуре доставки железнодорожных грузов на последней миле в целях укрепления системы рабочего планирования, в частности на пограничных переходах. В порядке реагирования на эту проблему ЕК подготовила в 2014 году исследование под названием «Удобный доступ к информации об инфраструктуре доставки железнодорожных грузов на последней миле».

10. Основным результатом этого исследования явилось создание ориентированного на потребителя веб-портала со свободным доступом, который предоставляет всю необходимую информацию об инфраструктуре на последней миле в пределах всей Европы<sup>2</sup>. Этот портал был создан в результате выявления потребностей потенциальных пользователей и потенциальных источников данных, а также на основании оценки существующих ресурсов Интернета, предоставляющих такую информацию. В дополнение к самому этому средству, данное исследование позволило выявить целый ряд рекомендаций, касающихся способов организации работы по модернизации этого сайта.

11. Данный портал предоставляет детальную информацию ГИС по приблизительно 4 000 пунктам доставки грузов железнодорожным транспортом<sup>3</sup> и содержит следующую информацию:

- адрес, контактная информация, оператор, часы работы объекта;
- тип объекта: интермодальный терминал, железнодорожный порт/железнодорожный логистический центр, станция с железнодорожной веткой общего пользования, частной железнодорожной веткой, прочее;
- тип района: морской порт, внутренний порт, грузовой центр, прочее;
- виды обслуживаемого транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской грузовой, внутренний водный, прочее;
- железнодорожный грузовой коридор, расположенный в диапазоне (от ЖГК-1 до ЖГК-9);
- грузовые единицы: контейнер, съемный кузов, прицеп, грузовой автомобиль + прицеп (контрейлерные перевозки), обычный груз;
- тип груза: груз на поддонах, навалочный груз, опасные грузы, лесоматериалы, тяжеловесные грузы, рефрижераторные грузы, прочее;
- оснащение инфраструктуры: перевалочное оборудование (краны, передвижные краны, число и длина погрузочных путей), железнодорожная инфраструктура (общее число путей и т.п.).

12. Вышеуказанный список в значительной мере покрывает требования, содержащиеся в пункте 9 документа ECE/TRANS/WP.24/2015/2. Вместе с тем между исследованием Европейской комиссии и исследованием, предложенным ЕЭК ООН, все еще есть некоторые различия. Во-первых, оба исследования отличаются по географическим масштабам: членский состав ЕЭК ООН гораздо шире, нежели только ЕС. Во-вторых, в веб-базе данных ЕК нет информации о расходах, связанных с доступом к терминалу, и о средней продолжительности времени обработки. Тем не менее это исследование закладывает прочную основу, на которой можно рассмотреть следующие шаги на пути дальнейшего проведения этого интермодального исследования ЕЭК ООН.

<sup>2</sup> Ссылка на адрес веб-портала: [www.railfreightlocations.eu/](http://www.railfreightlocations.eu/).

<sup>3</sup> Эта информация доступна по адресу <http://combined-transport.eu/open-data-and-intermodal-freight>.

#### **IV. Следующие шаги**

13. С учетом информации, представленной в этом документе, Рабочая группа может, при желании, рассмотреть следующие шаги на пути к осуществлению этого интермодального исследования по терминалам. Возможные варианты включают:

- изыскать способы, с помощью которых можно было бы максимально эффективно подключить государства – члены ЕЭК ООН к работе ЕК;
- использовать информацию, содержащуюся в исследованиях ЕК и ЭСКАТО ООН и подготовить отдельное всестороннее исследование;
- подготовить экспериментальное исследование на примере одного или нескольких государств и посмотреть, есть ли в этом случае тот же объем информации, что и в исследовании по последней миле.

14. Делегаты могут, при желании, воспользоваться одним или несколькими из предложенных вариантов или предложить другие варианты этого исследования.

---