



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2007/2  
26 December 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике

Сорок седьмая сессия

Женева, 5-6 марта 2007 года

Пункт 8 а) предварительной повестки дня

**КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ,  
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Перевозка 45-футовых контейнеров ИСО по европейской автодорожной сети

Записка секретариата

**I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И МАНДАТ**

1. В марте 2005 года Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике приняла заключение о предложении Международной организации по стандартизации (ИСО) относительно стандартизации 45-футового контейнера (13 716 мм) (TRANS/WP.24/107, пункты 20-22 и приложение). В основной части этого совместного заключения оговаривается следующее (TRANS/WP.24/107, приложение):

- "1) Прерогатива решения вопроса об использовании и стандартизации через посредство ИСО грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов), которые

они рассматривают в качестве пригодных и соответствующих их коммерческим интересам для осуществления эффективных перевозок от порта до порта, принадлежит предприятиям, занимающимся эксплуатацией и обработкой контейнеров.

- 2) Аргументы, изложенные в документе ИСО ISO/TC/104/SC.1 N 405<sup>1</sup> в поддержку предложения о внесении изменений в существующие стандарты ИСО с целью включения 45-футовых контейнеров, касаются исключительно морских транспортных операций по перевозкам из порта в порт и не распространяются на интермодальные наземные транспортные услуги при осуществлении автомобильных, железнодорожных, внутренних водных перевозок и каботажного судоходства.
- 3) В рамках Европейского союза в соответствии с директивой 96/53 Совета перевозки предлагаемых 45-футовых (13 716-миллиметровых) контейнеров ИСО автомобильным транспортом будут запрещены не позднее 31 декабря 2006 года<sup>2</sup> (45-футовые единицы могут перевозиться, если их передние углы закруглены на расстоянии 13 600 миллиметров по длине)<sup>3</sup>. Предлагаемая в настоящее время новая директива Европейского парламента и Европейского совета, касающаяся интермодальных грузовых единиц, в которую включены и предложения о стандартной европейской интермодальной грузовой единице (ЕИГЕ), также не предусматривает изменений в отношении внешних максимальных допустимых габаритов автотранспортных средств, указанных в директиве 96/53 Совета.

---

<sup>1</sup> Воспроизводится в документе TRANS/WP.24/2004/4.

<sup>2</sup> Статья 4 (6) директивы Европейского совета 96/53/ЕС от 25 июля 1996 года, в которой для определенных автодорожных транспортных средств, передвигающихся по территории Европейского сообщества, предусмотрены максимальные разрешенные габариты в ходе национальных и международных перевозок и максимальный разрешенный вес в ходе международных перевозок (ОJ L 235, 17.09.1996, р. 59, с поправками, внесенные директивой(2002/7/ЕС, ОJ L 067, 09.03.2002, р. 47).

<sup>3</sup> Приложение I, статья 4 (4) директивы 96/53/ЕС: "Расстояние, измеряемое горизонтально между осью поворотного шкворня седельного устройства и любой точкой передней части полуприцепа, не должно превышать 2,04 м".

- 4) Кроме того, в большинстве европейских стран предлагаемый ИСО 45-футовый контейнер не соответствует действующим правилам дорожного движения<sup>4</sup>.
- 5) Ничто не свидетельствует о том, что правительства позволят использовать европейскую автодорожную сеть для транспортных средств большей длины, способных перевозить предлагаемые 45-футовые контейнеры ИСО.
- 6) Таким образом, предлагаемые 45-футовые контейнеры ИСО не могут свободно перевозиться различными видами наземного транспорта в Европе, что будет препятствовать эффективным перевозкам между портами и внутренними районами. Кроме того, это не будет способствовать целям европейской политики содействия развитию эффективных интермодальных транспортных систем в однородных конкурентных условиях и приведет к дополнительным расходам, связанным с перевалкой грузов, в случае, если на завершающем участке пути потребуются автомобильная перевозка (из-за дополнительных погрузочных и разгрузочных требований, предъявляемых к контейнерам в терминалах, в целях соблюдения директивы 96/53 Совета).
- 7) Предлагаемый 45-футовый контейнер ИСО в силу своей ограниченной внутренней ширины, не позволяющей размещать два поддона параллельно (например, 2 x 1 200 мм плюс необходимый зазор для маневра), по всей видимости, не представляет коммерческого интереса для грузоотправителей и транспортных операторов во внутренних перевозках в пределах Европы, включая каботажное судоходство.
- 8) Вызывающие беспокойство вопросы, затронутые в резолюции № 241 КВТ ЕЭК ООН от 5 февраля 1993 года<sup>5</sup>, по-прежнему актуальны и имеют прямое отношение к новому предлагаемому 45-футовому контейнеру ИСО, если учитывать, в частности, что последствия его использования, особенно с точки зрения безопасности дорожного движения и ограничений дорожной инфраструктуры, до сих пор еще не изучены.

---

<sup>4</sup> По всей видимости, лишь 14 из 55 государств - членов ЕЭК ООН разрешают в ходе национальных автомобильных перевозок использовать габариты, сопоставимые с длиной предлагаемого 45-футового контейнера ИСО (обследование, проведенное Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)).

<sup>5</sup> TRANS/WP.24/2004/4.

- 9) Секретариату ЕЭК ООН предлагается довести настоящее заключение до сведения ТК 104 ИСО заблаговременно до его двадцать второй пленарной сессии (Лондон, 12-13 мая 2005 года)".

2. В октябре 2005 года Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН отметила, что предложение о стандартизации 45-футовых морских контейнеров было принято ИСО для издания в качестве международного стандарта. Рабочая группа выразила сожаление по поводу этого решения и вновь заявила, что предложенный ИСО 45-футовый контейнер не способствует развитию интермодальных перевозок и глобальной стандартизации, а отвечает только интересам определенных операторов, занимающихся морскими перевозками из порта в порт, и некоторых регионов. Для транспортировки в большинстве из 55 стран региона ЕЭК ООН вновь предложенный контейнер не пригоден для пакетных перевозок грузов на поддонах (ИСО), не отвечает требованиям эффективной перевозки по железным дорогам и внутренним водным путям и с 1 января 2007 года будет запрещен на автомобильном транспорте в 25 странах Европейского союза в соответствии с директивой 96/53 Совета ЕС.

3. Рабочая группа напомнила, что в прогнозируемом будущем Европейская комиссия не намерена изменять директиву 96/53. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат продолжать отслеживать ситуацию в связи с весом и габаритами интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) в соответствии с резолюцией № 241 КВТ от 5 февраля 1993 года и сообщать о любых новых тенденциях в этой области (TRANS/WP.24/109, пункты 38-41).

## **II. 45-ФУТОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ, ЦИРКУЛИРУЮЩИЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН**

4. Общее количество 45-футовых контейнеров ИСО, циркулирующих во всем мире, составляет порядка 440 000 ТЕУ<sup>6</sup>. Поскольку общий глобальный парк контейнеров составляет приблизительно 20 млн. ТЕУ, на долю 45-футовых контейнеров ИСО приходится лишь около 2% от общего контейнерного парка. По оценкам, около 80% этих 45-футовых контейнеров ИСО связаны с перевозками в США и из США, главным образом в рамках торговли с Дальним Востоком, и только 20%, т.е. 88 000 единиц, транспортируется в европейские порты и из европейских портов, в основном на борту контейнерных судов.

5. Европейские операторы каботажных перевозок также используют небольшой, но увеличивающийся парк 45-футовых контейнеров, ширина которых соответствует ширине

---

<sup>6</sup> ТЕУ = двадцатифутовая эквивалентная единица (эквивалент 20-футового контейнера ИСО).

поддонов, но которые не отвечают стандартам ИСО, главным образом в североевропейских водах. Согласно оценке, их число составляет приблизительно 30 000-35 000 единиц.

### **III. ПЕРЕВОЗКА 45-ФУТОВЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО ДОРОГАМ В ГОСУДАРСТВАХ - ЧЛЕНАХ ЕС**

6. Директива 96/53/ЕС Европейского сообщества, касающаяся веса и габаритов на автомобильном транспорте, устанавливает максимальные разрешенные габариты транспортных средств и грузовых единиц в ходе национальных и международных автомобильных перевозок в государствах - членах ЕС. Благодаря используемой в этой директиве методологии расчета 45-футовые контейнеры на 9 см (для контейнеров ИСО) и на 12 см (для контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов) длиннее, чем максимально допустимая длина, предписанная в этой директиве.

7. Статьей 4 (б) директивы разрешается, до 31 декабря 2006 года, использовать в национальных транспортных операциях для транспортных средств, зарегистрированных или введенных в эксплуатацию до принятия этой директивы, размеры, превышающие указанные в директиве, и допускается перевозка 45-футовых контейнеров ИСО, а также 45-футовых контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов, по автодорожной сети ЕС. На основании статьи 4 (б) этой директивы с 1 января 2007 года такая практика будет запрещена.

8. На других видах транспорта (каботажное судоходство, внутренний водный и железнодорожный транспорт) использование 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов, может беспрепятственно продолжаться по территории государств - членов ЕС и после 31 декабря 2006 года.

9. По всей видимости, для того чтобы снять озабоченность некоторых заинтересованных сторон, 27 ноября 2006 года Европейская комиссия издала рабочий документ, в котором излагаются варианты, допускающие перевозку 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддона, по автодорожной сети государств - членов ЕС после 31 декабря 2006 года<sup>7</sup>.

Вариант 1: Внесение поправки в директиву 96/53/ЕС Европейской комиссии с целью разрешить перевозку 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов. На данный момент от этого варианта

---

<sup>7</sup> European Commission staff working document on the continuous carriage of 45' containers in national road transport (Brussels, 27.11.2006) (SEC (2006)1581).

было решено отказаться, поскольку стало ясно, что требуемую законодательную процедуру невозможно завершить до окончания действия временного освобождения для 45-футовых контейнеров, истекающего 31 декабря 2006 года.

Вариант 2: Применение статей 4 (3) и 4 (4) директивы 96/53/ЕС, предусматривающих, что государствам - членам ЕС разрешается использовать транспортные средства или составы транспортных средств в рамках концепции "неделимых грузов" и на основании так называемого положения о "модульной концепции". Согласно толкованию статей 4 (3) и 4(4) этой директивы, представленному Европейской комиссией, перевозка 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов, будет по-прежнему разрешена в рамках национальных перевозок при условии, что заинтересованные государства - члены ЕС примут такое решение в индивидуальном порядке и введут в действие необходимые административные механизмы на недискриминационной основе (статья 4 (3)) и проинформируют Европейскую комиссию о принятых мерах (статья 4 (4)).

10. Европейская комиссия придерживается того мнения, что при таком толковании статей 4 (3) и 4 (4) директивы 96/53/ЕС нормативные положения, касающиеся габаритов транспортных средств и грузовых единиц, обеспечат потребности современных логистических систем и интересы развития устойчивой мобильности в Европе.

11. В результате такого толкования, акт которого должен быть введен в индивидуальном порядке каждым из государств - членом ЕС, перевозка 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддона, будет разрешена только в ходе национальных автотранспортных операций в пределах государств - членом ЕС. Другие виды транспорта, например каботажное судоходство, внутренний водный или железнодорожный транспорт, могут использоваться для перевозок на более длинные расстояния для транспортных операций между государствами - членами ЕС.

#### **IV. ВЛИЯНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОСУДАРСТВАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК**

12. Со ссылкой на соображения и решения, принятые по этому вопросу на своих предыдущих сессиях<sup>8</sup>, Рабочая группа, возможно, пожелает:

а) заслушать информацию о позиции и последующих решениях, принятых в связи с таким толкованием Европейской комиссией, другими органами ЕС и государствами - членами ЕС;

б) рассмотреть последствия возможного применения подобного толкования государствами - членами ЕС для автомобильного транспорта в случае использования 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддона, в странах, не являющихся государствами - членами ЕС, в регионе ЕЭК ООН.

-----

---

<sup>8</sup> TRANS/WP.24/99, пункт 10; TRANS/WP.24/2003/4; TRANS/WP.24/2003/3; TRANS/WP.24/2003/2; TRANS/WP.24/101, пункты 20-23; TRANS/WP.24/103, пункты 21-23; TRANS/WP.24/2004/4; неофициальный документ № 4 (2004); TRANS/WP.24/105, пункты 20 и 21; TRANS/WP.24/2005/4; TRANS/WP.24/107, пункты 20-22 и приложение; TRANS/WP.24/2005/8; TRANS/WP.24/109, пункты 38-41.