



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2009/5
3 August 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам
и логистике

Пятьдесят вторая сессия
Женева, 12-13 октября 2009 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

**БУДУЩАЯ РАБОТА И ОПЕРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

Выводы виртуальной группы экспертов

Записка секретариата

I. МАНДАТ

1. На своей пятьдесят первой сессии в марте 2009 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике решила просить виртуальную группу экспертов подготовить руководство или "дорожную карту" по будущей работе и оперативной деятельности Рабочей группы. Эту "дорожную карту" следует обсудить на предстоящей сессии Рабочей группы в октябре 2009 года вместе с ее новой программой работы на 2010-2014 годы (ECE/TRANS/WP.24/123, пункт 5). В соответствии с этим поручением

секретариат подготовил настоящий документ, содержащий резюме выводов виртуальной группы экспертов.

II. ПРЕДЫДУЩИЕ ОБСУЖДЕНИЯ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ

2. На пятидесятой сессии в октябре 2008 года Рабочая группа уже анализировала свою роль и работу, проделанную с момента ее создания в сентябре 1979 года, на основе подготовленной секретариатом записки под названием "Вспоминая прошлое и заглядывая в будущее" (ECE/TRANS/WP.24/2008/6). На той же сессии Рабочая группа рассмотрела свои основные достижения и направления деятельности за последние почти 30 лет и пришла к выводу, что в 2009 году, возможно, в рамках ее пятилетней программы работы необходимо будет заняться рядом новых видов деятельности ((ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 7-10). Эти предложения были изучены виртуальной группой экспертов и включены в проект программы работы (2010-2014 годы) для рассмотрения Рабочей группой на ее нынешней сессии по пункту 13 повестки дня (ECE/TRANS/WP.24/2009/7).

3. На своей пятьдесят первой сессии в марте 2009 года Рабочая группа одобрила исследование по проектированию и управлению интермодальными грузовыми перевозками, в котором также выделен ряд новых направлений деятельности в области транспортных цепочек и логистики для включения в ее будущую программу работы (ECE/TRANS/WP.24/123, пункты 25-35 и приложение). Эти предложения также были рассмотрены виртуальной группой экспертов и включены в проект программы работы (2010-2014 годы) для обсуждения Рабочей группой на ее нынешней сессии по пункту 13 повестки дня (ECE/TRANS/WP.24/2009/7).

III. НЫНЕШНЯЯ РАБОТА И ОПЕРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

A. Сфера охвата и области работы

4. С 1951 года Рабочая группа является единственным панъевропейским межправительственным органом, занимающимся техническими аспектами и вопросами политики в области интермодальных перевозок и логистики. Она объединяет экспертов от Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), правительств, Европейской комиссии, неправительственных организаций, представителей отрасли и научного сообщества. Рабочая группа служит международной платформой для информирования экспертов от правительств и отрасли о последних изменениях в сфере интермодальных перевозок, а с 2004 года еще и логистики, для обмена информацией и оптимальной практикой для администрирования правовых

документов и издания докладов для изложения позиций и подготовки руководящих положений по конкретным темам.

5. Деятельность Рабочей группы охватывает следующие области:

- a) панъевропейские сети и эксплуатационные стандарты для интермодальных перевозок (Соглашение СЛКП и Протокол по внутренним водным путям к этому Соглашению);
- b) межрегиональные евро-азиатские транспортные связи;
- c) эффективные интермодальные грузовые единицы;
- d) положения об ответственности, регулирующие интермодальные перевозки;
- e) качество услуг, предоставляемых железными дорогами в ходе интермодальных перевозок;
- f) транспортные цепочки и логистика;
- g) термины и терминология интермодальных перевозок.

В. Организация работы

6. С 1993 года Рабочая группа собирается два раза в год - в марте и октябре. Ее сессии обычно состоят из пяти основных сегментов:

Таблица 1. Существующие сегменты сессий Рабочей группы

Сегменты работы	Описание
Информирование	Деятельность правительств, межправительственных организаций (МПО), неправительственных организаций (НПО) и научных учреждений (Кто и что делает в области интермодальных перевозок и логистики?)
Новые изменения и оптимальная практика	Тенденции, эффективность, нормативные положения и технологии в секторе интермодальных перевозок

Сегменты работы	Описание
Вопросы существа	Конкретные элементы программы работы ¹
Правовые вопросы	Администрирование Соглашения СЛКП и Протокола по внутренним водным путям к этому Соглашению
Административные вопросы	Программа работы, выборы должностных лиц, создание групп экспертов, определение сроков проведения совещаний и т.д.)

7. Для подготовки основной документации по конкретным темам с 2007 года Рабочая группа создает виртуальные группы экспертов под руководством секретариата ЕЭК ООН. Эти группы ведут работу с помощью электронной почты на английском и/или французском языках. Личные встречи не планируются.

8. Виртуальные группы экспертов учреждались для изучения следующих областей: современные транспортные цепочки и логистика (2007-2008 годы); влияние финансового и экономического кризиса на интермодальные перевозки (2009 год); и будущая работа и оперативная деятельность Рабочей группы (2009 год). Обычно в работе этих групп участвуют 3-5 человек.

С. Участие в сессиях Рабочей группы

9. Из 56 государств - членов ЕЭК ООН в сессиях Рабочей группы регулярно участвуют 11-18 делегаций из стран, подавляющее большинство которых (8-12) представляют государства - члены ЕС (подробную информацию см. в таблице ниже). 3-8 экспертов представляют государства-члены, не входящие в ЕС, главным образом это эксперты от Беларуси и Российской Федерации. Из государств-членов в Юго-Восточной Европе, не входящих в ЕС, на сессиях регулярно присутствуют только эксперты от Сербии и Турции. Страны Кавказа представлены лишь время от времени сотрудниками постоянных представительств в Женеве. В период с 2005 по 2009 год страны - члены ЕЭК ООН из Центральной Азии в сессиях не участвовали.

¹ Подробное описание программы работы на 2008-2012 годы см. в документе ECE/TRANS/WP.24/117, приложение.

**Таблица 2. Участие в сессиях Рабочей группы (2005-2009 годы)
(число делегаций)**

Участие	2005 год		2006 год		2007 год		2008 год		2009 год	
	Весенняя сессия	Осенняя сессия	Весенняя сессия	Осенняя сессия	Весенняя сессия	Осенняя сессия	Весенняя сессия	Осенняя сессия	Весенняя сессия	Осенняя сессия
Всего стран	14	14	18	14	18	13	15	13	11	...*
Страны ЕС	9	10	12	10	10	9	11	9	8	...
Страны, не являющиеся членами ЕС	5	4	6	4	8	4	4	4	3	...
ГД ТРЭН	1	1	1	1	1	1	1	1	1	...
МПО	2	3	1	0	1	1	2	0	2	...
НПО, представители отрасли, научные учреждения	3	10	9	6	9	14	9	7	11	...

* Данные будут получены на нынешней сессии.

10. Представители Европейской комиссии (ГД ТРЭН) присутствовали на всех сессиях Рабочей группы. В сессиях регулярно участвовали Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). На сессиях Рабочей группы присутствуют 6-14 НПО и отраслевых групп. Число участников достигло рекордного уровня осенью 2007 года, когда обсуждался вопрос о воздействии "мегагрузовиков" на интермодальные перевозки.

IV. БУДУЩАЯ РАБОТА И ОПЕРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

11. Деятельность Рабочей группы основана на программе работы, которая пересматривается и утверждается Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН каждые два года. Кроме того, Рабочая группа выполняет функции Административного комитета Соглашения СЛКП и Протокола по внутренним водным путям к этому Соглашению.

А. Будущая сфера охвата и роль

12. Рабочая группа является межправительственным органом Организации Объединенных Наций, который служит интересам своих 56 государств-членов. Секретариатское и конференционное обслуживание на английском, русском и французском языках обеспечивает ЕЭК ООН - одна из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций. Общая цель Рабочей группы заключается в том, чтобы содействовать развитию интермодальных перевозок как одной из составных частей устойчивых транспортных стратегий и способствовать максимальному использованию оборудования, инфраструктуры и терминалов, используемых для таких перевозок.

13. Рабочая группа обеспечивает форум для экспертов от правительств и отрасли на панъевропейском уровне для обмена информацией о последних тенденциях и изменениях в сфере интермодальных перевозок, цепочек поставок и системах распределения, а также об оптимальной практике в рамках национальных и субрегиональных (ЕС) стратегий развития интермодальных перевозок. Рабочая группа рассматривает технические и правовые вопросы и аспекты политики в области интермодальных перевозок и логистики в целях подготовки рекомендаций по выработке политики, а также ведет переговоры по двум многосторонним правовым документам и наблюдает за их применением. Имея доступ к другим вспомогательным органам ЕЭК ООН и другим органам системы Организации Объединенных Наций, она пользуется знаниями и опытом, накопленными в других регионах мира и других областях транспорта и смежных сферах, таких как безопасность, окружающая среда, торговля и статистика.

14. Интермодальные перевозки, а также цепочки поставок и системы распределения относятся прежде всего к сфере предпринимательской деятельности даже в тех случаях, когда правительствам полностью принадлежат транспортные компании, например железнодорожные предприятия или поставщики логистических услуг. Опыт и знания транспортной и экспедиторской отраслей имеют первостепенное значение для формирования и реализации политики правительств в этой области, которая должна обеспечивать, чтобы интермодальные перевозки и логистическая деятельность осуществлялись исходя из национальных целей развития транспорта и в соответствии с другими экономическими, социальными, экологическими и пространственными стратегиями и нормативными положениями, определением и проведением в жизнь которых занимаются государственные органы власти. Обмен информацией с частным сектором также имеет большое значение для правительств в областях транспортной

инфраструктуры, исследований, образования и просветительской работы². Поэтому широкое представительство отраслевых экспертов в Рабочей группе является одним из ключевых факторов, благодаря которым она может способствовать развитию этих направлений деятельности.

15. Рабочая группа выполняет также роль связующего звена между странами - членами ЕС и другими государствами - членами ЕЭК ООН, где зачастую существуют разные технические, нормативные и институциональные условия, которые необходимо учитывать при создании эффективных интермодальных транспортных систем на панъевропейском или глобальном уровнях. Это имеет особое значение для интермодальных транспортных услуг.

16. Рабочая группа обладает следующими особенностями, которые характеризуют ее роль:

- a) панъевропейский подход;
- b) форум для экспертов от правительств и отрасли;
- c) орган для многосторонних правовых документов;
- d) междисциплинарная и межрегиональная работа;
- e) секретариатское и конференционное обслуживание (на английском, русском и французском языках).

17. Для того чтобы эффективно играть свою роль и приносить заметную пользу, Рабочей группе, действующей под руководством КВТ, необходимы активная поддержка и разносторонняя помощь от большого числа экспертов из государств - членов ЕЭК ООН. Работа над вопросами существа, которую выполняют ее виртуальные группы экспертов, также требует участия многих экспертов. Поэтому сессии, на которых присутствуют представители одной или двух субрегиональных групп стран, не позволят Рабочей группе в полной мере играть свою панъевропейскую роль. Секретариат ЕЭК ООН, учитывая его ограниченные финансовые и людские ресурсы, не может проводить обширные изыскания и содержательные исследования в интересах Рабочей группы. Роль секретариата скорее

² Более подробную информацию о роли правительств в области интермодальной транспортной политики и логистики см. в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/4.

состоит в организации и содействии проведению обсуждений, администрировании правовых документов и оказании секретариатской поддержки при подготовке и в ходе сессий Рабочей группы.

В. Разные страны, разные потребности

18. В силу разнородного экономического, политического и институционального ландшафта региона ЕЭК ООН одно из основных требований в отношении эффективности Рабочей группы и ее возможностей приносить пользу зависит от ее способности удовлетворять разные потребности "клиентов" - правительств стран - членов ЕЭК ООН, а также НПО и отраслевых групп.

1. Правительства стран - членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

а) Европейский союз и соседние страны

19. Во многих западноевропейских странах интермодальные перевозки, особенно автомобильно-железнодорожные перевозки, играют важную роль в секторе дальних перевозок на расстояние более 500 км. Это объясняется привлекательностью услуг, предлагаемых железными дорогами и интермодальными транспортными операторами, а также высокой степенью и объемом унифицированных мелких отправок, перевозимых по трансконтинентальным маршрутам и доставляемых в контейнерах в морские порты. Кроме того, зачастую перегруженные автодорожные сети, особенно вдоль транспортных коридоров Север-Юг, пересекающих экологически чувствительные и густонаселенные альпийские районы, побуждают правительства поддерживать интермодальные транспортные решения, в результате чего автомобильные перевозки ограничиваются начальными и конечными участками.

20. Большинство из этих стран являются членами ЕС, и поэтому техническая, стратегическая и во все большей степени юридическая работа в области интермодальных перевозок планируется, осуществляется, координируется, регулируется и финансово поддерживается Европейской комиссией. Кроме того, "Брюссель" предпринимает или финансирует большую часть исследовательской деятельности в этой сфере. Это касается и так называемых "стран - кандидатов в ЕС" в Юго-Восточной Европе, а также Швейцарии, Норвегии и Турции, которые все в большей мере согласуют или гармонизируют свою политику в области интермодальных перевозок с политикой ЕС. Для всех этих стран "центр тяжести" для интермодальных перевозок находится в Брюсселе.

21. Эти страны заинтересованы в том, чтобы Рабочая группа и впредь укрепляла свою роль в качестве платформы для обмена информацией и оптимальной практикой среди представителей директивных органов и отрасли. В этой связи продолжение участия представителей Европейской комиссии имеет важное значение. Однако Рабочая группа также может играть существенную роль для этих стран в деле изучения возможностей развития интермодальных перевозок в другие части региона ЕЭК ООН, такие как Кавказ, Центральная и Дальневосточная Азия или Ближний Восток и в обратном направлении.

в) Восточноевропейские страны

22. Для восточноевропейских стран важность интермодальных перевозок и логистики в ближайшие годы будет возрастать, что объясняется внутренними причинами и растущим значением либерализации поставщиков железнодорожных и логистических услуг в этих странах. Кроме того, сектор международных автомобильных перевозок в Европейский союз - основной торговый партнер этих стран - и в обратном направлении будет во все большей степени сталкиваться с проблемами увеличения издержек, а также техническими и социальными требованиями и ограничениями по соображениям охраны окружающей среды, безопасности и здоровья и вследствие перегруженности автодорожных сетей. Это вызовет необходимость пересмотра традиционных решений, основанных на политике развития перевозок одним видом транспорта.

23. Таким образом, для вышеупомянутых стран информация о последних тенденциях и изменениях в области интермодальных перевозок и логистики может иметь особое значение при планировании и осуществлении национальной и международной политики развития наземных перевозок. Применение Соглашения СЛКП и предусмотренных в нем инфраструктурных критериев и эксплуатационных стандартов может помочь этим странам повысить эффективность интермодальных транспортных услуг и расширить сектор регулярных контейнерных железнодорожных перевозок между западноевропейскими рынками и Центральной и Дальневосточной Азией. Рабочая группа и ее эксперты, безусловно, могут оказать содействие в этих усилиях.

с) Страны Центральной Азии и Кавказа

24. В странах Центральной Азии и Кавказа интермодальные перевозки в настоящее время практически не играют никакой роли, и морские контейнеры, за редким исключением, перевозятся национальными железнодорожными предприятиями. Интермодальных транспортных операторов как таковых нет. Однако продолжающаяся тенденция к глобализации и развитие промышленности все чаще будут требовать

интермодальных транспортных услуг с использованием автомобильно-железнодорожных перевалочных операций для облегчения международных перевозок и торговли в этом регионе, а также с соседними странами. В ближайшем будущем в национальной транспортной политике необходимо будет учитывать этот фактор.

25. Информация о последних тенденциях и изменениях в области интермодальных перевозок и логистики, а также опыт Рабочей группы могут иметь особое значение для этих стран. Кроме того, возможность использования русского языка в ходе обсуждений должно стать для них несомненным преимуществом и облегчить обмен информацией в рамках Рабочей группы. К тому же присоединение к Соглашению СЛКП и его применение могут способствовать развитию интермодальных перевозок в регионе и с этим регионом, а также получению помощи от международных финансовых учреждений для строительства требуемой инфраструктуры.

d) Канада и Соединенные Штаты Америки

26. Канада и Соединенные Штаты Америки развивают иные железнодорожные и интермодальные транспортные решения по сравнению с европейскими странами. Железнодорожный подвижной состав и инфраструктура находятся в собственности частного сектора и управляются им при незначительном регулятивном и политическом участии правительств. Однако опыт в области транспортной политики и регламентирующей деятельности в деле развития интермодальных перевозок в Европе может представлять для Канады и США интерес, а технические решения, применяемые в Северной Америке, например двухъярусные контейнерные поезда, могут оказаться весьма интересными в Европе для определенных коридоров с высокими объемами перевозок.

27. Таким образом, хотя заинтересованность этих стран в конкретных интермодальных транспортных стратегических решениях на панъевропейском уровне может быть ограничена, обмен информацией о тенденциях и новых технических и политических изменениях может представлять определенный интерес для Европы и Северной Америки.

2. Неправительственные организации и отраслевые группы

28. Деятельность Рабочей группы поддерживает относительно большое число неправительственных организаций и отраслевых групп. Эти "клиенты" заинтересованы в возможностях встреч с представителями директивных органов, а также с экспертами по техническим и правовым вопросам из министерств транспорта для обмена информацией о последних технических и политических изменениях в секторе интермодальных перевозок, особенно в Европейском союзе.

29. В силу панъевропейского охвата деятельности Рабочей группы специалисты отрасли могут также знакомиться с вопросами транспортной политики и проектами, которые планируются и осуществляются в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), включая потенциальные возможности для развития интермодальных перевозок в регионе Среднего Востока и Азии и в обратном направлении. Интерактивный характер обсуждений в рамках Рабочей группы позволяет специалистам отрасли на равной основе участвовать с правительственными делегатами и вносить существенный вклад в дискуссии и выработку принимаемых выводов.

С. Ключевые области будущей работы

30. Для решения этих разнообразных потребностей и в соответствии с ее мандатом, сферой охвата и ролью будущую деятельность Рабочей группы следует сосредоточить на вопросах, которые либо являются общим знаменателем этих потребностей и интересов, либо обеспечивают приемлемое соотношение между ними.

31. С учетом ограниченных ресурсов Рабочей группе следует концентрировать свои усилия только на ряде существенных элементов. Деятельность, связанную с Соглашением СЛКП и Протоколом по внутренним водным путям к этому Соглашению, следует укреплять. Наконец, следует расширять и более четко структурировать обмен информацией о новых изменениях и оптимальной практике между экспертами от правительств и отрасли.

1. Интермодальные перевозки

32. В области интермодальных перевозок Рабочей группе необходимо заняться изучением следующих основных элементов:

Главный сегмент

- a) отслеживание узких мест в секторе интермодальных перевозок на панъевропейском уровне;
- b) мониторинг и анализ мер национальной политики для содействия развитию интермодальных перевозок;
- c) обмен опытом в области интермодальных перевозок (правительства и отрасль);

- d) железнодорожные перевозки между Европой и Азией: последствия для европейских интермодальных перевозок;
- e) новые концепции, конструкция, вес и размеры интермодальных грузовых единиц;
- f) оптимальные терминальные, перевалочные и логистические процедуры;
- g) согласование и гармонизация режимов ответственности, регулирующих интермодальные перевозки в панъевропейском контексте.

Правовой сегмент

- a) администрирование Соглашения СЛКП и Протокола по внутренним водным путям к этому Соглашению;
- b) расширение сети СЛКП и мониторинг ее развития;
- c) наблюдение за применением стандартов и параметров СЛКП;
- d) рассмотрение инфраструктурных требований и эксплуатационных параметров;
- e) рассмотрение терминальных и перевалочных процедур;
- f) обзор логистических требований для повышения эффективности перевозок между портами и внутренними регионами;
- g) повышение стандартов в области охраны окружающей среды, энергии, безопасности и охраны.

2. Логистика и цепочки поставок

33. Этот элемент программы был передан Рабочей группе ЕЭК ООН в 2006 году после прекращения деятельности прежней Рабочей группы ЕКМТ по интермодальным перевозкам и логистике.

34. По всей видимости, все согласны с тем, что прогнозируемое увеличение объемов движения и перевозок в Европе, несмотря на нынешний спад, окажется возможным только в том случае, если благодаря более эффективным системам управления логистикой

и цепочками поставок при более разумном использовании мощностей всех видов транспорта грузы будут перевозиться более рационально, чем в прошлом. Это вызов не только для частного сектора, но и для директивных органов, которые должны в полной мере понимать требования современных цепочек поставок и логистики для обеспечения учета соответствующих элементов в транспортной политике и эффективного задействования государственного финансирования.

35. Однако сегодня лишь несколько правительств ЕЭК ООН и Европейская комиссия рассматривают эту область в качестве важной для государственной политики³, и, как следствие этого, такими вопросами занимается только очень незначительное число правительственных экспертов в министерствах транспорта, являющихся основными "клиентами" Рабочей группы.

36. В 2008 году Рабочая группа завершила детальный анализ современных транспортных цепочек и логистики и подготовила доклад по вопросам логистики, цепочек поставок и интермодальных перевозок (ECE/TRANS/WP.24/2008/4). В случае включения в новую программу работы некоторых логистических направлений деятельности, связанных с интермодальными перевозками, дальнейшая работа в этой области может быть приостановлена, если не возникнут новые вопросы. Секретариату следует отслеживать изменения в этой сфере.

D. Реорганизация работы

1. График работы и расписание совещаний

37. Важное значение для поддержания динамики деятельности и сохранения сети экспертов Рабочей группы имеет организация ее регулярных сессий. Хорошие условия для проведения конференций во Дворце Наций значительно облегчают эту работу. Несомненно также и то, что только совещания с непосредственным участием представителей могут способствовать развитию необходимого конструктивного, всестороннего и личного обмена информацией, равно как и своевременному завершению существенной работы. Довольно небольшой опыт, накопленный Рабочей группой в деле создания виртуальных групп экспертов в течение последних трех лет, по-видимому, подтверждает эту точку зрения (см. пункты 7 и 8).

³ В докладе Рабочей группы 2008 года в качестве конкретных областей, где требуется участие правительств, выделены направления деятельности, касающиеся транспортных стратегий, транспортной инфраструктуры, исследований, образования и обеспечения осведомленности (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

38. Нынешний график Рабочей группы, предусматривающий два совещания в год продолжительностью три-четыре половины рабочих дня каждая, можно сохранить. Это позволит Рабочей группе оперативно реагировать на новые возникающие тенденции и изменения и обеспечивать преемственность в работе. Более короткие и, возможно, более частые сессии Рабочей группы, на которых можно рассматривать всего несколько пунктов программы работы, вряд ли окажутся полезными для сохранения ее панъевропейского характера. К тому же это может негативно отразиться на участии экспертов из стран ВЕКЦА, если учитывать большие расстояния, которые им приходится преодолевать для приезда в Женеву.

39. Однако необходимо признать, что другие рабочие группы ЕЭК ООН, например Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) или Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), функционируют эффективно всего с одним совещанием в год, но при поддержке специальных групп экспертов. Таким образом, в качестве возможной альтернативы (как это уже делалось до 1989 года) Рабочая группа может проводить только одну сессию в год, задействовав при этом одну или несколько специальных групп экспертов, занимающихся конкретными темами, которые надлежит определить Рабочей группе.

40. Такие специальные группы экспертов могут собираться в Женеве, но проводить совещания без синхронного перевода. Они могут также созываться заинтересованными странами или организациями за пределами Женевы для облегчения участия экспертов стран. В принципе виртуальные группы экспертов в таком случае больше не понадобятся.

41. Для снижения командировочных расходов и извлечения выгод от взаимодействия с другими межправительственными органами ЕЭК ООН совещания Рабочей группы можно также согласовывать и приурочивать к сессиям других рабочих групп КВТ, занимающихся вопросами, представляющими для нее интерес. Такими потенциальными кандидатами являются рабочие группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), железнодорожному транспорту (SC.2), тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30). Варианты последовательного проведения совещаний потребуют консультаций и координации действий с этими рабочими группами и, возможно, согласования соответствующих повесток дня. Кроме того, при таком подходе делегации должны будут продлевать продолжительность своих поездок в Женеву до одной полной недели.

42. По исключительно логистическим соображениям можно было бы без труда организовать последовательные совещания с SC.3 и SC.2 следующим образом:

2010 год	SC.3	18-20 октября 2010 года
	WP.24	21-22 октября 2010 года
2011 год	SC.2	Первые два дня в октябре/ноябре 2011 года
	WP.24	Последующие два дня в октябре/ноябре 2011 года

43. Однако предварительная оценка заинтересованных экспертов, участвующих в деятельности рабочих групп, по-видимому, показывает, что только очень небольшое число экспертов от стран и отрасли принимают участие в сессиях двух или более из этих рабочих групп. Таким образом, экономия командировочных средств, которая будет достигнута с помощью такого решения, представляется весьма сомнительной.

44. Вопрос о том, можно ли достичь синергического эффекта в работе посредством более тесного сотрудничества между этими рабочими группами, необходимо проанализировать более детально. Вероятно, аналогичные преимущества можно обеспечить за счет сотрудничества и координации действий между сотрудниками секретариата.

2. Структура сессий

45. Для того чтобы лучше учесть и сбалансировать разные интересы представителей правительств и отрасли в ходе сессий Рабочей группы, структуру ее обсуждений можно изменить таким образом, чтобы работа начиналась с сегментов, представляющих интерес для всех участников. Сессии можно завершать рассмотрением вопросов, касающихся администрирования Соглашения СЛКП и Протокола к нему, а также обязательных вопросов административного характера, которые представляют особый интерес главным образом для Договаривающихся сторон и правительств ЕЭК ООН (см. таблицу ниже).

Таблица 3. Предлагаемые сегменты деятельности Рабочей группы

Сегменты работы	Продолжительность обсуждения (часы)
Новые изменения и оптимальная практика	2 - 3
Существенные вопросы	4 - 6
Информирование	1 - 2
Правовые вопросы	1 - 2
Административные вопросы	1

46. Расписание сегментов работы следует указывать в предварительной повестке дня, для того чтобы делегации могли лучше планировать свое присутствие на сессии.

3. Представление тем

47. Для того чтобы более целенаправленно планировать свое обсуждение, Рабочая группа может определять одну или две конкретные темы для рассмотрения на каждом совещании в рамках сегмента работы - новые изменения и оптимальная практика. Эти темы могут определяться Рабочей группой в конце предыдущей сессии на основе постоянно обновляемого перечня.

48. Дискуссии по каждой теме может готовить и модерировать ведущая страна или организация в сотрудничестве с секретариатом и Председателем. Тема может быть представлена в ходе одного или двух коротких выступлений или заявлений, после чего под соответствующим руководством проводится обсуждение, и в завершение принимаются некоторые выводы. При рассмотрении вновь возникающих вопросов и изменений следует проявлять гибкость.

49. Рабочей группой предлагается первый перечень возможных тем:

- a) Возможности и вызовы для сектора интермодальных перевозок по внутренним водным путям;
- b) Меры реагирования со стороны правительств и отрасли для борьбы с экономическим кризисом;
- c) Используемые морскими портами стратегии развития наземных перевозок: интермодальные перевозки и удаленные от моря транспортные терминалы;

- d) Планирование землепользования и интермодальные перевозки: роль терминалов;
- e) Прочее (надлежит определить Рабочей группе).

Е. Более активное участие экспертов из стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии в сессиях Рабочей группы

50. Одна из ключевых особенностей рабочих групп ЕЭК ООН состоит в их панъевропейском характере и сфере охвата. К сожалению, в настоящее время только небольшое число экспертов из стран ВЕКЦА присутствуют на сессиях Рабочей группы и еще меньшее количество активно участвует в ее работе.

51. Как упоминалось выше (пункты 22-25), основная причина безусловно заключается в низком уровне развития и нынешнем незначительном объеме интермодальных перевозок в этих странах. На институциональном уровне еще одна причина может заключаться в модальной структуре министерств транспорта в странах ВЕКЦА, в которых еще нет горизонтальных рабочих механизмов, занимающихся вопросами политики в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта в комплексе и с учетом интермодальных аспектов. Активному участию этих стран в деятельности Рабочей группы может также мешать частая смена персонала в министерствах транспорта, что выражается и в частом изменении состава их делегаций в Рабочей группе. Это резко контрастирует со многими западноевропейскими экспертами, которые, как правило, присутствуют на сессиях Рабочей группы на протяжении нескольких лет и поэтому хорошо знакомы с темами и порядком ее работы. Наконец, еще одной важной причиной, объясняющей низкий уровень участия стран ВЕКЦА, могут быть относительно высокие командировочные расходы в силу больших расстояний, которые приходится преодолевать в случае поездок в Женеву.

52. Изменение структуры программы работы и акцент на ряде общезначимых специфических конкретных вопросов могут лучше отвечать интересам стран ВЕКЦА и служить стимулом для их более широкого участия в будущих сессиях Рабочей группы. Еще одной мерой, о которой уже упоминалось выше (пункт 40), может стать созыв субрегиональных специальных совещаний групп экспертов в странах ВЕКЦА для обсуждения проблем, представляющих для них особую важность. Организовывать и руководить работой таких совещаний могут страны ВЕКЦА. Выводы и любые предлагаемые последующие мероприятия могут рассматриваться на годовой сессии Рабочей группы в Женеве.

53. В качестве альтернативы время от времени сессии Рабочей группы могли бы созываться в странах ВЕКЦА, как это, например, было в случае сорок второй сессии, которую организовало правительство Украины в сентябре 2004 года в Киеве. Однако при этом принимающим странам необходимо будет предоставлять дополнительные ресурсы, требуемые для секретариатского и конференционного обслуживания.

54. Кроме того, можно оказывать помощь для облегчения участия экспертов из стран ВЕКЦА в сессиях Рабочей группы в Женеве. В этом случае требуемые средства должны будут выделяться странами и/или организациями-донорами.

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕРАМ И РЕШЕНИЯМ

55. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть настоящий документ, в котором излагается "дорожная карта" для обеспечения роли Рабочей группы ЕЭК ООН в качестве уникального панъевропейского форума, где эксперты от правительств и отрасли совместно обсуждают технические, правовые решения и вопросы политики для содействия развитию интермодальных перевозок и логистики как составной части устойчивого транспорта. Рабочая группа, возможно, пожелает, в частности, рассмотреть и одобрить меры, предложенные в этом документе, в целях повышения значения и эффективности ее деятельности для всех стран - членов ЕЭК ООН.
