


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

 Шестьдесят третья сессия  
 Женева, 28–30 октября 2020 года

**Доклад Рабочей группы по интермодальным перевозкам  
и логистике о работе ее шестьдесят третьей сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6–7	3
III. Рабочее совещание на тему: «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов» (пункт 2 повестки дня) .....	8–10	4
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня) .....	11–21	5
A. Статус Соглашения .....	11–14	5
B. Предложения по поправкам .....	15–20	5
C. Осуществление Соглашения .....	21	6
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня) .....	22–24	6
A. Статус Протокола .....	22	6
B. Предложения по поправкам .....	23	7
C. Осуществление Протокола .....	24	7
VI. Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта (пункт 5 повестки дня) .....	25–52	7
A. Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне .....	25–46	7
B. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок .....	47–52	10



VII.	Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня) .....	53–72	10
A.	Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли .....	53–64	10
B.	Национальные генеральные планы в области интермодальных перевозок и логистики .....	65–68	12
C.	Общеввропейские изменения в политике .....	69	12
D.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики ....	70–73	13
VIII.	Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня) .....	74–80	13
IX.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня) .....	81–85	14
X.	Программа работы (пункт 9 повестки дня) .....	86–88	15
XI.	Выборы должностных лиц на 2021–2022 годы (пункт 10 повестки дня) .....	89	15
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня) .....	90	16
XIII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня) .....	91	16
XIV.	Резюме решений (пункт 13 повестки дня) .....	92	16
Приложение			
	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) — Предложения по поправкам .....		17

## I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят третью сессию 28–30 октября 2020 года. Эта сессия состоялась в качестве гибридного совещания в формате личного участия во Дворце Наций в Женеве 30 октября с обеспечением устного перевода на английский, русский и французский языки через платформу «Interprefy» и в формате виртуального участия через «WebEx» 28 и 29 октября только на английском языке. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н М. Коста (Италия).
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие следующие государства — члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрия, Германия, Греция, Грузия, Италия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словения, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария. В работе сессии приняло участие следующее государство, не являющееся членом ЕЭК: Монголия. На сессии присутствовал представитель региональных властей «Фербанд риджен Штутгарт», а также представители следующих специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международного бюро труда (МБТ), Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам.
3. Был представлен Европейский союз (ЕС).
4. Были представлены также следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная ассоциация по координации погрузочно-разгрузочных работ (МАКПР), «Эбсолют эссетс», ООО «Акитекче лайф», ассоциация «Феркарго», «БДО-Совершенствование оперативной деятельности», «ЕТС-консалтинг», «МАКПР интернэшнл», Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), ПОЛИС, МСЖД и Всемирный совет перевозчиков.
5. Присутствовали также представители частного сектора от следующих компаний: «Коприт кюриез лоджистикс», «ДЖИО-СПЕЙШЛ СОЛЮШНЗ Лтд.», «Логистический центр РУ», «Юпак энтермодаь СА», ИМТ, ОАО «УТЛК-ЭРА», «Килайн лоджистикс Ко. Лтд.», «Мовми систематика, тбв рисерч», «Тель Авив ДОТ энд синкпорт ВЕНА-смарт эрбан лоджистикс лэб». Присутствовал независимый эксперт от Агенства экономического развития города Дортмунда.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

6. WP.24 утвердила повестку дня своей шестьдесят третьей сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/146.
7. WP.24 выразила сожаление по поводу того, что на работе ее нынешней сессии негативно отразилось значительное сокращение расходов Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве на конференционное обслуживание по сравнению с объемом обслуживания, согласованным ранее. WP.24 подчеркнула важное значение официальных межправительственных дискуссий для стимулирования интермодальных перевозок и повышения устойчивости транспорта и логистики в странах региона Европейской экономической комиссии (ЕЭК). В этой связи WP.24 выразила неудовлетворение по поводу того, что это сокращение ресурсов повлияло на ее работу. Она выразила надежду на то, что такая ситуация не повторится в будущем.

### **III. Рабочее совещание на тему: «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов» (пункт 2 повестки дня)**

8. WP.24 провела в ходе нынешней сессии рабочее совещание на тему: «Роль интермодальных перевозок и логистики в обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов».

9. Это рабочее совещание проводилось с учетом следующих соображений:

- городской грузовой транспорт играет одну из важнейших ролей в развитии и процветании городов, поскольку он позволяет доставлять многочисленные грузы туда, где они покупаются, обрабатываются или потребляются;
- городской грузовой транспорт несет ответственность за негативное воздействие на здоровье и благополучие граждан из-за связанных с ним атмосферных и шумовых выбросов, а также в связи с создаваемым им риском для безопасности дорожного движения;
- в контексте городского грузового транспорта требуются такие решения, которые в максимальной степени расширяли бы доступ к транспорту и обеспечивали бы транспортное сообщение, сводя к минимуму в то же время негативные внешние последствия транспортных операций.

Более подробная справочная информация о рабочем совещании содержится в неофициальном документе № 1 WP.24 (2020 года). В нем подробно изложена также программа работы этого рабочего совещания.

10. На рабочем совещании были рассмотрены различные политические, логистические и технологические меры, а также практические методы поддержки развития городского грузового транспорта на устойчивой основе. На рабочем совещании было достигнуто согласие в отношении того, что:

- основными органами, ответственными за управление грузовым городским транспортом, должны быть городские администрации, отвечающие за всю территорию агломерации;
- городским администрациям следует получать необходимую политическую, финансовую и, в случае необходимости, нормативную поддержку со стороны национальных органов власти; им следует обеспечивать необходимую гибкость в применении наиболее подходящих решений, поскольку не существует единого решения для всех проблем;
- городские администрации могут извлекать выгоду из сотрудничества в контексте сетей городов; с этой целью они могут создавать городские логистические сети;
- городским администрациям следует тесно сотрудничать с представителями научных кругов и/или частного сектора в поисках инновационных решений; для содействия внедрению инновационных решений в городах могут создаваться такие структуры, как технологические инкубаторы или катализаторы;
- городским администрациям следует привлекать общественность и добиваться общественного консенсуса для развития городской логистики;
- логистические меры следует упрощать посредством разработки/стимулирования их технико-экономического обоснования, а не просто путем введения запретов на осуществление логистических операций конкурентами;
- конкретному применению логистических и технологических мер могут способствовать программы финансового стимулирования, в частности на ранней стадии их реализации;

- изменения в планировании землепользования в городских районах должны соответствовать эффективным решениям в контексте технико-экономического обоснования по грузовым перевозкам в районах;
- необходим дальнейший технический прогресс, в том числе для снижения цен на освоение существующих устойчивых логистических технологий, в интересах совершенствования их технико-экономического обоснования;
- одной из перспективных концепций представляется физическая сеть/контейнеризация в области материально-технического обеспечения; она позволяет стимулировать дальнейшее преобразование логистических услуг и содействует развитию городской логистики; развитию физической сети должна способствовать разработка соответствующих международных стандартов; и
- подготовке технико-экономического обоснования для предоставления более устойчивых логистических услуг должны способствовать такие решения, как декарбонизация экономики в контексте ценообразования.

#### Документация

неофициальный документ № 1 WP.24 (2020 года)

### IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)

#### а) Статус Соглашения

11. Секретариат сообщил WP.24 о присоединении Туркменистана к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, в результате чего общее число Договаривающихся сторон этого Соглашения достигло 33.

12. WP.24 приветствовала присоединение Туркменистана к Соглашению СЛКП.

13. На своей предыдущей сессии WP.24 приступила к уточнению возникших вопросов и несоответствий, выявленных секретариатом в ходе подготовки нового сводного варианта Соглашения СЛКП (несоответствий между принятыми предложениями по поправкам и сводным текстом, а также несоответствий, вытекающих из принятых предложений по поправкам). В ходе этого процесса секретариату было предложено установить связь с заинтересованными Договаривающимися сторонами и прояснить соответствующие вопросы. В этой связи секретариат сообщил WP.24 об установленных связях и представил неофициальный документ № 2 WP.24 (2020 года), содержащий сводный вариант пересмотренных текстов и обновленную информацию по уточненным вопросам.

14. WP.24 одобрила достигнутый прогресс в области уточнения соответствующих вопросов. Затем она поручила секретариату продолжить процесс получения разъяснений в рамках неофициальных контактов в тех случаях, когда от стран поступают необходимые ответы. Что касается стран, от которых не поступит никаких ответов в рамках неофициальных контактов, то секретариату было поручено разослать им официальные письма через их постоянные представительства в Женеве.

#### Документация

неофициальный документ № 2 WP.24 (2020 года)

#### б) Предложения по поправкам

15. Секретариат сообщил WP.24 о том, что 28 августа 2020 года было распространено уведомление депозитария, подтверждающее принятие предложений по поправкам, принятых WP.24 на ее шестьдесят второй сессии 31 октября 2019 года

и содержащихся в приложении I к документу ECE/TRANS/WP.24/145. Поправки вступят в силу 28 ноября 2020 года.

16. Австрия, Чешская Республика и Швейцария представили свои предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, содержащиеся соответственно в приложениях I, II и III к документу ECE/TRANS/WP.24/2020/1. Кроме того, Германия и Сербия представили свои предложения по поправкам, содержащиеся соответственно в приложениях I и II к документу ECE/TRANS/WP.24/2020/9. И наконец, Греция представила свои предложения по поправкам, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.24/2020/10.

17. В соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП WP.24 рассмотрела эти предложения по поправкам и приняла следующие решения:

- принять предложения Австрии, Чешской Республики и Швейцарии единогласно в предложенном виде;
- принять предложения Сербии единогласно за исключением предложения по поправке, касающейся линии С710 в Хорватии; WP.24 сочла, что это предложение по поправке следует рассмотреть вместе с ожидаемым предложением Хорватии;
- рассмотреть предложение Швейцарии после получения возможных предложений по поправкам от Франции и Италии; WP.24 поручила секретариату осуществлять сотрудничество с Францией и Италией в данной связи.

18. Затем WP.24 поручила секретариату передать принятые поправки в Управление по правовым вопросам в Нью-Йорке. Для ясности принятые поправки воспроизведены в приложении к настоящему докладу.

19. Далее WP.24 решила, что после устранения несоответствий в тексте Соглашения СЛКП, возможно на основе дополнительных предложений по поправкам, поправки, которые будут приняты в будущем, секретариату следует передавать в Управление по правовым вопросам лишь периодически, т. е. после принятия соответствующего числа таких поправок, ориентировочно один раз в пять лет.

20. WP.24 приняла к сведению информацию Российской Федерации относительно ее предложения по поправкам к Соглашению СЛКП и поручила секретариату провести совместную работу с Российской Федерацией для представления официального документа на следующей сессии.

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2020/1, ECE/TRANS/WP.24/2020/9, ECE/TRANS/WP.24/2020/10

#### **с) Осуществление Соглашения**

21. Дискуссия в рамках этого пункта освещена в разделе VI а) i).

### **V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)**

#### **а) Статус Протокола**

22. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (Протокола СЛКП), Договаривающимися сторонами которого на момент проведения шестидесятой третьей сессии являлись девять стран. С подробной информацией о Протоколе СЛКП можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

**b) Предложения по поправкам**

23. Секретариат сообщил WP.24, что им не было получено никаких предложений по поправкам.

**c) Осуществление Протокола**

24. WP.24 решила сначала проработать вопрос о возможном механизме для понимания хода осуществления Соглашения СЛКП (как указано в разделе VI a) i)) и после его успешной разработки рассмотреть вопрос о подготовке аналогичного инструмента для Протокола СЛКП.

## **VI. Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта (пункт 5 повестки дня)**

### **a) Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне**

25. В рамках этого пункта WP.24 продолжила обсуждение следующих вопросов: i) интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей; ii) интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения; iii) интермодальные транспортные терминалы; и iv) интермодальные перевозки и Конвенция МДП.

#### *i) Интермодальные вопросы в контексте евро-азиатских транспортных связей*

26. WP.24 рассмотрела последние изменения в работе по реализации евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) после i) проведения Форума по устойчивым транспортным связям между Европой и Азией, состоявшегося в рамках ее предыдущей сессии, и ii) представления своих идей, изложенных в неофициальном документе № 3 (октябрь 2020 года), относительно того, каким именно образом можно было бы продолжить работу по дальнейшему введению в эксплуатацию коридоров после завершения этапа III проекта ЕАТС.

27. В этой связи секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) передал WP.24 информацию о предлагаемых путях введения в эксплуатацию евро-азиатских транспортных коридоров и об итогах дискуссии в WP.5. Было предложено учредить группы управления отобранными транспортными коридорами, в работе которых конкретно заинтересованы страны, по территории которых проходят эти коридоры. WP.5 решила продолжить рассмотрение наиболее эффективных способов активной реализации ЕАТС. С учетом аспекта эффективности затрат она поручила своему секретариату изучить вопрос о заинтересованности стран, частного сектора и/или научных кругов в учреждении групп управления транспортными коридорами и/или представить их мнения по реализации ЕАТС. Секретариат WP.5 организует дальнейшие консультации в данной связи.

28. WP.24 рассмотрела эти результаты в контексте своего предложения, изложенного в неофициальном документе № 3 WP.24 (2020 года), о том, что реализация ЕАТС может быть активизирована на основе присоединения к Соглашению СЛКП и обеспечения его выполнения. WP.24 вновь заявила, что определение и развитие сети СЛКП в целях обеспечения ее соответствия техническим характеристикам, эксплуатационным параметрам и минимальным оперативным стандартам будут способствовать введению сети в эксплуатацию не только в целом, но и в части конкретных линий, ведущих из Европы в Азию.

29. В этой связи WP.24 решила разработать механизм, с помощью которого она смогла бы осознать степень осуществления Соглашения СЛКП не только в плане определения сетевых линий, но и их развития с учетом технических стандартов и эксплуатационных параметров. WP.24 решила, что предложение о таком механизме должно быть разработано группой добровольцев при поддержке секретариата и в соответствующих случаях в контексте других осуществляемых инициатив.

Это предложение следует представить к следующей сессии для обсуждения. Делегациям, заинтересованным в участии в работе этой группы добровольцев, следует связаться с секретариатом после проведения совещания.

30. WP.24 решила также заняться переводом сети СЛКП в цифровой формат в рамках географической информационной системы (ГИС), находящейся в ведении Отдела устойчивого транспорта ЕЭК. Секретариат сообщил, что этим усилиям, возможно, будет способствовать осуществление текущих проектов Отдела.

31. Далее WP.24 признала, что для государств — членов ЕЭК, являющихся одновременно членами Европейского союза, осуществление Соглашения СЛКП может быть обеспечено на основе формирования Трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т) применительно к железнодорожным линиям. В этой связи WP.24 просила подготовить документ с сопоставлением железнодорожных линий СЛКП/СМЖЛ и ТЕС-Т, а также их технических стандартов и эксплуатационных параметров с учетом соответствующей деятельности, проводящейся в этой области в рамках ЕЭК.

32. WP.24 поручила секретариату сообщить Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) через его Бюро о своей будущей работе по содействию более активному осуществлению Соглашения СЛКП и о своем вкладе в реализацию ЕАТС.

33. Затем WP.24 рассмотрела результаты текущего осуществления финансируемого по линии Счета развития ООН проекта разработки набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (SITCIN). WP.24 выразила удовлетворение в связи с тем, что основной упор в рамках проекта SITCIN делается на оказании странам помощи в контексте оценки достижения целей в области устойчивого развития, а также осуществления их обязательств по Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

## Документация

неофициальный документ № 3 WP.24 (2020 года)

### ii) *Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения*

34. WP.24 кратко рассмотрела неофициальный документ № 8 WP.24 (2020 года), касающийся пересмотра «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам (ИТС). Секретарь Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в качестве координатора по ИТС представил этот документ и охарактеризовал процесс его рассмотрения.

35. Пересмотр «дорожной карты» был проведен в соответствии с решением КВТ, принятым на его восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года (ECE/TRANS/294, пункт 32). В ходе обзора запрошены материалы у всех соответствующих рабочих групп и вспомогательных органов. Координатор по ИТС предоставил онлайн-инструмент для включения в обзор соответствующих изменений и замечаний. В особенности ожидался вклад со стороны WP.24 в реализацию решения 15, указанного в «дорожной карте» («Усиление роли ИТС как интегратора различных видов транспорта»).

36. WP.24 поручила секретариату предоставить доступ к этому онлайн-инструменту и просила заинтересованные делегации WP.24 передать свои замечания и предложения до пятницы, 6 ноября 2020 года. Поскольку со всеми изменениями можно ознакомиться непосредственно в досье в режиме реального времени, делегатам было предложено рассмотреть изменения, внесенные в решение 15, к 9 ноября.

37. Затем WP.24 продолжила обсуждение вопроса о переводе документов в цифровой формат в интермодальных перевозках. Эта дискуссия была начата на предыдущей сессии с представления Российской Федерацией материалов о ее проекте «ИНТЕРТРАН», в рамках которого разрабатывается унифицированная информационная технология для электронного обмена документами между железными дорогами и портами.



38. В рамках этой дискуссии секретарь Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) представил базовые принципы дематериализации и информацию о работе СЕФАКТ ООН. Он напомнил, что в техническом отношении дематериализация документов в бумажном формате не сопряжена с трудностями; вместе с тем для полного использования электронной информации необходимо обеспечить согласование в рамках не только сектора деятельности, но и глобальной цепочки поставок. Он продемонстрировал комплексный подход СЕФАКТ ООН ко всей цепочке поставок с учетом модели «покупка-отгрузка-оплата», справочной модели мультимодальных перевозок и кратко охарактеризовал некоторые из дематериализованных процессов и перечней кодов. Он напомнил, что большая часть потребностей в интермодальных перевозках уже была дематериализована в рамках моделей СЕФАКТ ООН, и предложил WP.24 продолжить работу с СЕФАКТ ООН по любым конкретным потребностям в контексте процессов дематериализации.

39. WP.24 одобрила представленную информацию. Она решила продолжить обмен информацией по вопросам оцифровки документов в поддержку интермодальных перевозок и более подробно рассмотреть возможности для содействия усилиям по оцифровке на следующих сессиях.

### Документация

неофициальный документ № 8 WP.24 (2020 года)

#### iii) *Интермодальные транспортные терминалы*

40. На своей предыдущей сессии WP.24 рассмотрела Портал по железнодорожной инфраструктуре (<https://railfacilitiesportal.eu/>), представленный Международным союзом компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП). WP.24 также поручила секретариату распространить среди государств — членов ЕЭК, не входящих в ЕС, вопросник по интермодальным транспортным терминалам и логистическим центрам, который был рассмотрен на шестьдесят первой сессии, и собрать в этих странах данные по аналогии с информацией, размещенной на Портале, по железнодорожной инфраструктуре. Далее секретариату было поручено наладить сотрудничество с МСККП для изучения возможностей предоставления доступа к информации о терминалах для всего региона ЕЭК таким образом, который был бы приемлем для всех стран.

41. Секретариат сообщил WP.24 о распространении им вопросника 3 марта 2020 года. Далее он сообщил, что ко времени проведения нынешней сессии он не получил ни одного заполненного вопросника. Секретариат счел, что такую ситуацию можно истолковать в качестве ограниченной заинтересованности в создании дополнительного источника информации об интермодальных терминалах и логистических центрах. В то же время секретариат предложил перевести места расположения интермодальных терминалов, перечисленных в Соглашении СЛКП, в цифровой формат в ГИС ЕЭК наряду с линиями СЛКП.

#### iv) *Интермодальные перевозки и Конвенция МДП*

42. С учетом своей заинтересованности в тематических исследованиях по интермодальным аспектам Конвенции МДП WP.24 обсудила неофициальный документ № 4 WP.24 (2020 года), содержащий информацию о таких тематических исследованиях. Далее она рассмотрела материалы, представленные: i) секретариатом МДП по системе МДП, системе eTIR, включая ее архитектуру и систему сообщений, аспекты заинтересованности стран в подключении к системе eTIR и применения eTIR в интермодальных перевозках, а также ii) МСАТ по МДП в контексте интермодальных перевозок.

43. WP.24 приняла к сведению информацию о том, что процедура МДП в бумажном формате используется не часто в случае интермодальных перевозок (за исключением перевозок «ро-ро»), между тем как как проект eTIR позволяет повысить актуальность процедуры eTIR для интермодальных перевозок.

44. WP.24 признала, что не решены следующие вопросы: i) каким образом в случае интермодальных перевозок может использоваться сопроводительный документ eTIR и ii) каким образом процедура eTIR будет приостанавливаться на этапах перевозки в международных водах или при наличии процедур, предусматривающих более облегченный режим для определенных видов транспорта, а также каким образом процедура eTIR будет возобновляться.

45. WP.24 рассмотрела предложение секретариата МДП о сборе информации относительно процедур и документов, используемых для таможенных целей в различных сценариях интермодальных перевозок. WP.24 решила распространить через свой секретариат соответствующую матрицу, разработанную секретариатом МДП, среди делегаций WP.24 для сбора требующейся информации.

46. WP.24 также решила, что обсуждение этой темы следует продолжить на следующих сессиях, особенно в контексте результатов анализа вопроса о том, на каких участках интермодальных перевозок система МДП могла бы успешно применяться или могла бы принести некоторые конкурентные преимущества.

### Документация

неофициальный документ № 4 WP.24 (2020 года)

#### **b) Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок**

47. В соответствии с решением КВТ WP.24 продолжает работу, которую проводила прежняя Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области: а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок; б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

48. В настоящее время сопоставимая информация по 10 государствам — членам ЕЭК подготовлена на английском, русском и французском языках (<http://apps.unece.org/NatPolWP24>).

49. Секретариат сообщил, что в дополнение к шести заполненным вопросникам, полученным до шестьдесят второй сессии, еще один заполненный вопросник поступил от Российской Федерации в ответ на напоминание, направленное по просьбе WP.24 после шестьдесят второй сессии 3 марта 2020.

50. В документах ECE/TRANS/WP.24/2020/2, ECE/TRANS/WP.24/2020/3 и ECE/TRANS/WP.24/2020/4 содержится обновленная информация относительно мер, поступившая в контексте вопросника от семи стран (Австрии, Беларуси, Германии, Литвы, Российской Федерации, Чешской Республики и Швейцарии). Эта информация также была отражена в электронной платформе.

51. WP.24 выразила недовольство в связи с тем, что лишь семь стран готовы представить обновленную информацию о мерах в области политики.

52. Затем WP.24 решила обсудить Сводную резолюцию ЕКМТ о комбинированных перевозках на следующей сессии. С этой целью она поручила секретариату представить ее к следующей сессии в качестве официального документа.

### Документация

ECE/TRANS/WP.24/2020/2, ECE/TRANS/WP.24/2020/3, ECE/TRANS/WP.24/2020/4

## **VII. Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня)**

#### **a) Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли**

53. WP.24 признала, что 2020 год ознаменовался пандемией COVID-19, которая не только оказала огромное давление на системы здравоохранения и производственные мощности, но и в результате ограничений на передвижение и закрытия границ привела

к нарушению международных перевозок предметов первой необходимости между странами — членами ЕЭК, особенно на первом этапе реагирования на вспышку вируса.

54. В этой связи WP.24 приветствовала поддержанную секретариатом инициативу своего Председателя об организации 26 июня 2020 года виртуального совещания Группы помощников Председателя, на котором были обсуждены последствия вспышки COVID-19 для интермодальных перевозок и логистики, а также роль WP.24 в ликвидации последствий пандемии. WP.24 высоко оценила результаты совещания помощников Председателя, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2020/5.

55. На своей текущей сессии WP.24 при поддержке группы, которую возглавлял Председатель и в работе которой приняли участие представители Австрии, Грузии, ЮНКТАД, ФИАТА, ассоциации «Феркарго» и «Юпак интернэшнл», обсудила изменения и последствия в контексте развивающейся пандемии, меры реагирования и перспективы грузовых перевозок. Она также оценила восстановительные меры в контексте COVID-19 и изменения в цепочках поставок.

56. В ходе дискуссии WP.24 подтвердила большую часть уроков, извлеченных из пандемии COVID-19 и отраженных в документе ECE/TRANS/WP.24/2020/5. Она также подтвердила необходимость принятия восстановительных мер, которые создают условия для повышения конкурентоспособности интермодальных перевозок, в частности по сравнению с автомобильными перевозками, и предупредила о неоправданном субсидировании автомобильных перевозок, которое приводит к искажению действия рыночных механизмов.

57. WP.24 признала, что пандемия побудила правительства к переводу транспортных документов в цифровой формат. Цифровизация должна стать составной частью весьма необходимого процесса оптимизации перевозок в том, что касается как эксплуатационной деятельности, так и инфраструктуры.

58. WP.24 также признала, что пандемия может привести к большей диверсификации и расширению местных источников для цепочки поставок. Такое развитие событий может оказать положительное воздействие на транспорт в среднесрочной перспективе. В краткосрочной же перспективе из-за возобновления режима строгой изоляции с учетом новой более ощутимой волны инфекции COVID-19, наблюдавшейся осенью 2020 года, ожидается дальнейший экономический спад с негативными последствиями для транспорта.

59. Затем WP.24 рассмотрела проект резолюции об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок. Она одобрила эту резолюцию и поручила секретариату представить ее КВТ для принятия на его сессии в 2021 году.

60. МСЖД представил результаты отчета о комбинированных перевозках (2020 год), в котором собрана обновленная информация об объемах комбинированных железнодорожных/автомобильных перевозок за 2019 год по всем сегментам рынка, а также дана оценка рыночной структуры участников рынка и ее дальнейшего развития. Основное внимание в отчете уделено представлению региональных различий между отдельными регионами Европы, а также интермодальным грузовым единицам (ИГЕ), которые рассматриваются с точки зрения их использования в комбинированных перевозках. В нем также содержится обзор роли терминалов в цепи комбинированных перевозок, их возможностей и предлагаемых услуг.

61. Отчет свидетельствует об увеличении доли железнодорожных грузовых перевозок, в частности комбинированных, за период с 2009 по 2018 годы. Комбинированные перевозки с показателями роста их объема стали одним из ключевых факторов для достижения к 2030 году указанных целей для сектора железнодорожного транспорта в качестве надежной системы даже в период кризиса. Данное сообщение было подкреплено также позитивным прогнозом для сектора в отношении объемом перевозок и поступлений на 2022–2024 годы.

62. Отчет был опубликован МСЖД в сотрудничестве с МСККП. WP.24 поблагодарила МСЖД за представление выводов, сделанных в его отчете, одобрила

подготовку этого отчета, а также роль МСЖД и МСКПП в стимулировании и пропаганде развития комбинированных перевозок.

63. И наконец, секретарь Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) представил материалы по следующим двум аспектам: во-первых, по вопросу о том, каким образом производится сбор и распространение краткосрочных данных для целей отслеживания воздействия пандемии COVID-19 на объемы перевозок, и, во-вторых, по вопросу о важном значении проводимых ЕЭК ООН один раз в пять лет обследований движения по автомобильным и железным дорогам категории Е. Далее на основе имеющихся источников данных были продемонстрированы обзоры перевозок, которые могут использоваться для сопоставления видов транспорта в конкретных транспортных коридорах, и выявления возможностей для переноса перевозок с одного вида транспорта на другой.

64. WP.24 поблагодарила за представленную информацию. Она отметила различные возможности для анализа данных и их обзора в контексте линий, подвергшихся оцифровке в формате ГИС.

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2020/5

#### **б) Национальные генеральные планы в области интермодальных перевозок и логистики**

65. На своей предыдущей сессии WP.24 рассмотрела и положительно оценила проект руководства по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики. Кроме того, WP.24 просила представить дополнительные материалы для этого руководства, в частности для наполнения его конкретными политическими мерами для поддержки осуществления национальных генеральных планов.

66. На текущей сессии секретариат представил WP.24 документы ECE/TRANS/WP.24/2020/6 и ECE/TRANS/WP.24/2020/7. В первом из них рассматривается значение сектора логистики для национальной экономики стран, роль правительств в грузовых перевозках и логистике, а также приводится информация стран — членов ЕЭК об их передовом опыте в части подготовки генеральных планов по грузовым перевозкам и логистике. Во втором документе содержится предложение относительно руководящих принципов разработки национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики и мер политики для поддержки осуществления таких национальных генеральных планов. Эта информация была сведена воедино в неофициальном документе № 5 WP.24 (2020 года), в котором содержится полное руководство.

67. WP.24 одобрила руководство, поблагодарив всех участников процесса его разработки. Она поручила секретариату распространить это руководство в качестве публикации ЕЭК в 2020 году.

68. МБТ выразило признательность за предоставленную возможность внести вклад в работу ЕЭК, связанную с составлением руководства по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики.

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.24/2020/6, ECE/TRANS/WP.24/2020/7, неофициальный документ № 5 WP.24 (2020 года)

#### **с) Общеευропейские изменения в политике**

69. По этому пункту обсуждение не проводилось.

**d) Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики**

70. Секретариат представил неофициальный документ № 6 WP.24 (2020 года) с предложением по теме рабочего совещания 2021 года. С учетом разработки руководства по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики секретариат предложил сосредоточить внимание участников рабочего совещания 2021 года на обмене опытом реализации конкретных мероприятий, как это рекомендовано в руководстве, и на оценке воздействия этих мероприятий на развитие сектора грузовых перевозок и логистики. Таким образом, тема рабочего совещания сформулирована следующим образом: «Содействие устойчивому развитию интермодальных перевозок и логистики».

71. Далее секретариат предложил распространить дискуссию на мероприятия в таких других областях, имеющих отношение к развитию интермодальных перевозок и логистики, как устойчивость транспорта к изменению климата. В этой связи секретариат сообщил о работе Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним, которая, среди прочего, стремится к осознанию потребностей различных аудиторий в учете соображений, связанных с изменением климата, в процессе планирования перевозок и оперативной деятельности.

72. WP.24 одобрила идею проведения рабочего совещания, представленную секретариатом. Она просила в ходе сессии рабочего совещания, посвященной изменению климата, охватить как аспекты смягчения последствий изменения климата, так и проблемы адаптации к нему.

73. Секретариат обратился к делегациям WP.24 как можно скорее сообщить об их готовности выступить на следующем рабочем совещании и представить свои мероприятия и оценку их воздействия на развитие устойчивых интермодальных грузовых перевозок и логистики.

**Документация**

неофициальный документ № 6 WP.24 (2020 года)

**VIII. Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня)**

74. Секретариат сообщил о сборе информации о пользователях Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ). Эта информация получена из регистрационной формы для загрузки Кодекса ГТЕ с веб-сайта ЕЭК.

75. «МАКПР интернэшнл» представила краткое руководство по Кодексу ГТЕ, распространенное в неофициальном документе № 9 WP.24 (2020 года). Это краткое руководство по Кодексу ГТЕ, включающее памятку по загрузке контейнеров и разработанное следующими организациями-спонсорами: Ассоциацией владельцев контейнеров, Глобальным форумом грузоотправителей, МАКПР, ТТ Клубом и Всемирным советом перевозчиков, призвано помочь индустрии судоходства в усовершенствовании процессов укладки грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ). Стимулом для подготовки организациями-спонсорами краткого руководства и стимулирования применения Кодекса ГТЕ послужил проведенный ТТ Клубом анализ, показавший, что 66 % происшествий, связанных с повреждением груза, обусловлены или усугубляются неудовлетворительной практикой укладки, включая такие аспекты, как распределение груза, крепление груза, классификация, документация, декларирование или неэффективная передача данных. Ежегодные затраты для транспортной и логистической отрасли, связанные с этими происшествиями, оцениваются на уровне свыше 6 млрд долл. США.

76. WP.24 одобрила работу, сделанную в контексте краткого руководства по Кодексу ГТЕ, включающего памятку по загрузке контейнеров. WP.24 сочла, что оно служит оптимальным средством для содействия работе Группы экспертов по

Кодексу ГТЕ, в частности в связи с разработкой мобильного приложения по Кодексу ГТЕ.

77. Секретариат сообщил WP.24, что подготовительную работу, в результате которой должны были быть выявлены те разделы Кодекса ГТЕ, которые должны стать приоритетными с точки зрения обновлений и решений для возможного использования текста Кодекса ГТЕ в мобильном приложении, проделать не удалось. Совещание по вопросу о проведении предварительной работы, запланированное на 27 и 28 мая 2020 года, пришлось отменить из-за вспышки пандемии COVID-19.

78. Российская Федерация представила документ ECE/TRANS/WP.24/2020/8, в котором предложены обновленные формулировки для включения в Кодекс ГТЕ. В частности, в нем предлагается дополнить главу 5 категориями коэффициентов для определения ускорения в случае железнодорожного транспорта и доработать в главе 6 положения, касающиеся допустимых нагрузок на стенки контейнера, в том числе на тот случай, когда не используется весь погрузочный объем. В нем предлагается пересмотреть разделы 2.3.4–2.3.6 и 2.3.8, а также 2.4.2, 2.4.4, 2.4.5 и 4.4.3–4.4.6. В нем предлагается конкретным образом дополнить разделы 3.1.4, 3.3.6 и 4.1.3.

79. МБТ сообщило WP.24, что 13–15 января 2021 года можно было бы созвать совещание секторальных консультативных органов в ожидании принятия Советом управляющих решения на его 340-й сессии (2–12 ноября 2020 года) и что МБТ доведет до сведения секретариата решение Совета управляющих как только это будет возможно. Решение об учреждении Группы экспертов зависит от рекомендации секторальных консультативных органов МОТ.

80. WP.24 решила продолжить эту работу в рамках либо официальной Группы экспертов, если она будет официально учреждена в январе 2021 года, либо неофициальной предварительной деятельности, согласованной на предыдущей сессии. WP.24 поручила секретариату принять соответствующие меры.

#### Документация

ECE/TRANS/WP.24/2020/8, неофициальный документ № 9 WP.24 (2020 года)

### **IX. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня)**

81. Секретариат сообщил WP.24 об основных решениях, принятых на восемьдесят второй сессии КВТ и на совещаниях Бюро КВТ 2020 года, которые касались вопросов, представляющих для нее интерес, в частности о решениях, связанных с осуществлением Стратегии КВТ. В этой связи был представлен неофициальный документ № 7 WP.24 (2020 года), в котором содержится информация о ходе работы в контексте осуществления Стратегии КВТ, представляющая интерес для WP.24. В этом документе также охарактеризованы последующие шаги по стимулированию осуществления Стратегии КВТ для проведения консультаций с WP.24, в частности предложение об учреждении группы экспертов по интермодальным пассажирским перевозкам, которая отчасти/полностью отчитывалась бы перед WP.24. В этом документе также приведена информация о решении WP.5, которая сочла, что интермодальные пассажирские перевозки на городском уровне охватываются в ее программе работы в рамках тематического кластера по устойчивой городской мобильности. Таким образом, по мнению WP.5, нет никакой необходимости в учреждении какой-либо группы экспертов по интермодальным пассажирским перевозкам. WP.5 также готова заниматься интермодальными пассажирскими перевозками за пределами городского уровня, если это будет предписано КВТ.

82. WP.24 рассмотрела неофициальный документ № 7, а также решение WP.5. WP.24 вновь подтвердила свою роль и опыт в области грузовых перевозок и, следовательно, в полной мере поддержала мнение WP.5 о том, что ей следует заниматься интермодальными пассажирскими перевозками, причем как городскими,

так и междугородними. WP.24 поручила секретариату проинформировать КВТ через его Бюро о своем решении.

83. Секретариат также сообщил о принятии КВТ его пересмотренных правил процедуры и круга ведения, а также о том, что оба документа подлежат дополнительному утверждению.

84. И наконец, секретариат кратко сообщил о работе недавно учрежденной Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Цели этой Группы заключаются в следующем: i) повышении осведомленности, наращивании потенциала и обобщении знаний, накопленных странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для транспорта и адаптации к ним и ii) дальнейшем повышении уровня знаний и углублении анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявлении подходящих и эффективных с точки зрения затрат адаптационных мер. В дополнение к информации, представленной в разделе VII d), секретариат сообщил, что Группа экспертов проведет простое обследование для сбора у специалистов по транспорту информации о будущих последствиях изменения климата для транспорта, с которой ей хотелось бы ознакомиться. Секретариат рекомендовал WP.24 принять участие в проведении этого простого обследования.

85. WP.24 поблагодарила секретариат за переданную информацию. Она также согласилась с тем, что результаты этого обследования будут распространены секретариатом.

#### Документация

неофициальный документ № 7 WP.24 (2020 года)

### **X. Программа работы (пункт 9 повестки дня)**

86. На своей предыдущей сессии WP.24 предварительно согласовала четыре основных тематических кластера для своей долгосрочной программы работы (2020–2030 годы), а также конкретные виды деятельности и ожидаемые результаты по каждому кластеру в рамках своей двухгодичной программы работы на 2020–2021 годы. Далее WP.24 решила, что Российская Федерация может представить замечания по первоначально согласованным программам работы на текущей сессии. Российская Федерация сообщила, что у нее нет никаких дополнительных замечаний по этим программам.

87. WP.24 также согласилась с тем, что на данном этапе нет необходимости вносить какие-либо дополнительные коррективы в ее долгосрочные и двухгодичные программы работы.

88. И наконец, WP.24 решила сопоставить свой круг ведения с долгосрочной программой работы, с тем чтобы понять, требуется ли в него внести какие-либо изменения. WP.24 поручила группе добровольцев при поддержке секретариата подготовить такое сопоставление к следующей сессии. Делегациям, заинтересованным в участии в работе этой группы добровольцев, следует связаться с секретариатом по окончании совещания.

### **XI. Выборы должностных лиц на 2021–2022 годы (пункт 10 повестки дня)**

89. WP.24 избрала г-жу Й. Эльзингер (Австрия) своим Председателем и г-жу П. Томкову (Чешская Республика) заместителем Председателя на ее сессиях в 2021 и 2022 годах. В то же время WP.24 поблагодарила г-на М. Косту (Италия) за исполнение им функций председателя и пожелала ему всяческих успехов в его деятельности после его выхода в отставку в 2021 году.

**XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)**

90. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

**XIII. Сроки и место проведения следующей сессии  
(пункт 12 повестки дня)**

91. Секретариат сообщил WP.24, что ее тридцать четвертую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 20–22 октября года.

**XIV. Резюме решений (пункт 13 повестки дня)**

92. WP.24 в предварительном порядке утвердила доклад о работе шестьдесят третьей сессии. В соответствии с решением Исполнительного комитета ЕЭК, принятым на его совещании, состоявшемся 5 октября 2020 года, решения, указанные в настоящем докладе, должны быть увязаны с 72-часовой процедурой «отсутствия возражений», о которой будут уведомлены все постоянные представительства в Женеве канцелярией руководителя аппарата ЕЭК. Эти решения будут приняты, если в течение этого периода не будут представлены возражения.



## Приложение

### **Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) — Предложения по поправкам**

Приняты Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике на ее шестьдесят третьей сессии 30 октября 2020 года по предложению Австрии, Германии, Греции, Сербии и Чешской Республики.

#### **I. Предложено Австрией**

##### **Приложение I к СЛКП**

**Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

##### **15) Австрия**

Добавить в линию С-Е 55 перед Линцем следующий участок:

**(Горни-Двориште —) Зуммерау**

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Чешская Республика.

Исключить из линии С-Е 551 следующий участок:

**(Горни-Двориште —) Зуммерау**

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Чешская Республика.

##### **Приложение II к СЛКП**

**A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

##### **Австрия**

Добавить следующий терминал: «Гютерцентр-Вена-Зюд».

Исключить следующий терминал: «Вена-Нордвестбанхоф».

#### **II. Предложено Чешской Республикой**

##### **Приложение I к СЛКП**

**Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

##### **17) Чешская Республика**

Добавить в линию С-Е 55 после Праги следующий участок:

**— Горни-Двориште (— Зуммерау)**

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Австрия.

Изменить существующую линию следующим образом:

**С-Е 59 (Халупки —) Богумин — Острава**

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Польша.

Исключить следующую(ие) линию(и):

**С-Е 551 Прага — Горни-Двориште (— Зуммерау)**

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Австрия.

**Приложение II к СЛКП****А. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок****Чешская Республика**

Добавить следующий(е) терминал(ы):

**Ческа Тршебова, Гавиржов, Пасков, Пршеров, Усти-над-Лабем**

Исключить следующий(е) терминал(ы):

**Прага-Жижков**

**Приложение II к СЛКП****В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Изменить существующий(е) пункт(ы) пересечения границы следующим образом:

Халупки (ПКП) — Богумин (**ЧЖД**)

Ширндинг (ЖД ФРГ) — Хеб (**ЧЖД**)

Бат-Шандау (ЖД ФРГ) — Дечин (**ЧЖД**)

Бернхардшталь (ФЖДА) — Бржецлав (**ЧЖД**)

Зуммерау (ФЖДА) — Горни-Двориште (**ЧЖД**)

Зебжидовице (ПКП) — Петровице-у-Карвине (**ЧЖД**)

Завидув (ПКП) — Фридлан в Чехах (**ЧЖД**)

Мьедзилези (ПКП) — Лишков (**ЧЖД**)

Чадца (ЖДСР) — Мости-у-Яблункове (**ЧЖД**)

Луки-под-Макутой (ЖДСР) — Горни-Лидеч (**ЧЖД**)

Кути (ЖДСР) — Ланжгот (**ЧЖД**)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Австрия, Германия, Польша, Словакия, Чешская Республика

**III. Предложено Германией****Приложение I к СЛКП****Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок****9) Германия**

Изменить существующие линии следующим образом:

S-E 451 (Гедсер —) Росток — Берлин —  $\frac{\text{Галле}}{\text{Лейпциг}}$  — Эрфурт — Нюрнберг —  
Пассау (— Вельс)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания, Австрия

S 45/1 (Падборг —) Фленсбург — Гамбург

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Заинтересованные страны: Швеция

Исключить следующую линию:

С-Е 51 (Гедсер —) Росток — Берлин —  $\frac{\text{Галле}}{\text{Лейпциг}}$  — Эрфурт — Нюрнберг

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

### 13) Швеция

Изменить существующую линию следующим образом:

С-Е 45 (Корншо —) Гётеборг — Мальмё (— Копенгаген)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Норвегия, Дания, Германия, Австрия, Италия

### 14) Дания

Изменить нумерацию линии С-Е 530 на С-Е 451 следующим образом:

С-Е 451 Нюкёбинг — Гедсер (— Росток)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Германия, Австрия

Изменить существующие линии следующим образом:

С-Е 45 (Мальмё —) Копенгаген — Нюкёбинг — Рёдби (— Путтгарден)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Норвегия, Германия, Австрия, Италия

Заинтересованные страны: Швеция

С 45/1  $\frac{\text{Гетеборг —)Фредериксхавн — Орхус}}{\text{Копенгаген}}$  — Фредерисия — Падборг  
(— Фленсбург)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Германия

Заинтересованные страны: Швеция

### 16) Польша

Изменить существующую линию следующим образом:

С-Е 30 Згожеlec — Вроцлав — Катовице — Краков — Пшемьсль —  
Медыка (— Мостиска)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Украина

## Приложение II к СЛКП

### В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Добавить следующий пограничный пункт:

Мальмё (ГЖД Швеции) — Копенгаген (ДГЖД)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Заинтересованные страны: Швеция

Исключить следующий пограничный пункт:

Хельсингборг (ГЖД Швеции) — Копенгаген (ДГЖД)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Заинтересованные страны: Швеция

## Приложение II к СЛКП

### D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Исключить следующие железнодорожно-паромные переправы/порты:

Копенгаген — Хельсингборг (Дания — Швеция)

Заинтересованные Договаривающиеся стороны: Дания

Заинтересованные страны: Швеция

## IV. Предложено Грецией

### Приложение I к СЛКП

#### Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок:

Добавить следующую линию:

**C-E 853** Лариса — Волос [— Латакия (Сирийская Арабская Республика)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: -

Заинтересованные страны: Сирийская Арабская Республика

Изменить существующие линии следующим образом:

**C 85/2** Салоники — Аминдеон — Месониси — Кафкасос (-Кременица)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: -

Заинтересованные страны: Северная Македония

**C 85/3** Игуменица — Калабака — Палайофарсалос — Лариса — Волос [— Латакия (Сирийская Арабская Республика)]

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: -

Заинтересованные страны: Сирийская Арабская Республика

**C 70/2** Стримонас — Александруполис — Питион  $\frac{(-Узункёprü)}{Дикеа (-Свиленград)}$

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Турция

### Приложение II к СЛКП

#### A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Изменить список терминалов следующим образом:

Александруполис

Салоники

Игуменица

Волос

Логистический центр Триасио

Иконио

Патры (важный терминал для международных комбинированных грузовых перевозок/перевозок судами в Италию/из Италии).

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Болгария, Италия

Заинтересованные страны: Сирийская Арабская Республика, Северная Македония

## Приложение II к СЛКП

### **В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Изменить список пограничных пунктов следующим образом:

Кулата (ЖД Болгарии) — Промашон (ГЖД)

Гевгелия (ЖД БЮРМ) — Идомени (ГЖД)

Dikea (ГЖД) – Свиленград (ЖД Болгарии)

Кристаллопиги (ГЖД) — ... (ЖД Албании)

Патры/Игуменица (ГЖД) — Бриндизи (ЖД Италии)

Патры/Игуменица (ГЖД) – Триест (ЖД Италии)

Патры/Игуменица (ГЖД) — Анкона (ЖД Италии)

Патры/Игуменица (ГЖД) — Бари (ЖД Италии)

Волос (ГЖД) — Латакия (СЖД)

Питион (ГЖД) — Узункьопрю (ГЖД)

Добавить следующий пограничный пункт:

Кафкасос (ГЖД) — Кременица (ЖД БЮРМ)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Болгария, Италия и Турция

Заинтересованные страны: Сирийская Арабская Республика, Северная Македония

## **V. Предложено Сербией**

### Приложение I к СЛКП

#### **Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

##### **23) Сербия**

Изменить существующую линию следующим образом:

С-Е-79 Белград — Приполе/Врбница (— Биело-Поле, Бар)

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Черногория

## Приложение II к СЛКП

### **A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок:**

Перечень терминалов изменить следующим образом:

Белград — ЖИТ Белград

Белград — НЕЛТ

Белград — Порт Белград

Смедерево — Порт Смедерево

Прахово — Порт Прахово  
Сента — Порт Сента  
Сремска-Митровица — Порт Сремска-Митровица  
Нови-Сад — Порт Нови-Сад  
Шабац — Порт Шабац  
Панчево — Порт Панчево  
Порт Богоево

## Приложение II к СЛКП

### **В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок**

Добавить следующий(ие) пограничный(ые) пункт(ы):

Приеполе/Врбница (ИЖС) — Биело-Поле (ЖИЧ)». Этот пограничный пункт следует включить после пограничного пункта Димитровград (ИЖС) — Драгоман (ЖД Болгарии).

Изменить существующий(е) пограничный(ые) пункт(ы) следующим образом:

Келебия (МАВ) — Суботица (ИЖС)  
Прешево (ИЖС) — Табановце (ЖД БЮРМ)  
Дженерал-Янкович (ЖД МООНК) — Волково (ЖД БЮРМ)  
Димитровград (ИЖС) — Драгоман (ЖД Болгарии)  
Стамора-Моравица (РЖД) — Вршац (ИЖС)  
Эрдут (ЖДХ) — Богоево (ИЖС)  
Товарник (ЖДХ) — Шид (ИЖС).

Другие заинтересованные Договаривающиеся стороны: Венгрия, Болгария, Румыния, Хорватия

Заинтересованные страны: Северная Македония.

---