


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

Женева, 20–22 октября 2021 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–7	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	8	3
III. Сессионное рабочее совещание: последние мероприятия и проекты по поддержке устойчивого развития интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)	9–12	5
IV. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (пункт 3 повестки дня)	13–31	5
A. Статус Соглашения	13–15	5
B. Предложения по поправкам	16–19	5
C. Осуществление Соглашения	20–28	6
D. Базовая сеть	29–31	7
V. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП (пункт 4 повестки дня)	32–37	7
A. Статус Протокола	32	7
B. Предложения по поправкам	33	8
C. Осуществление Протокола	34–37	8
VI. Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта (пункт 5 повестки дня)	38–55	8
A. Меры для повышения эффективности интермодальных перевозок и пропускной способности узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне	38–52	8



В.	Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок	53–55	11
VII.	Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики (пункт 6 повестки дня).....	56–71	11
А.	Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли.....	56–66	11
В.	Национальные генеральные планы в области грузовых перевозок и логистики	67	13
С.	Общеввропейские изменения в политике	68–70	13
D.	Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики	71	14
VIII.	Кодекс практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (пункт 7 повестки дня).....	72–77	14
IX.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и его вспомогательных органов (пункт 8 повестки дня).....	78–79	15
X.	Программа работы (пункт 9 повестки дня).....	80–82	15
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня).....	83	16
XII.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня).....	84	16
XIII.	Резюме решений (пункт 12 повестки дня)	85	16
Приложение I			
	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП) — Предложения по поправкам.....		17
Приложение II			
	Двухгодичная программы работы на 2022–2023 годы		21
Приложение III			
	Круг ведения Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике		22

I. Участники

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела свою шестьдесят четвертую сессию 20–22 октября 2021 года. Она состоялась в гибридном формате — с личным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием через платформу «Интерпрефай» с синхронным переводом на английский, русский и французский языки. Совещание проходило под председательством г-жи Джулии Эльзингер (Австрия).
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие следующие государства — члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрия, Азербайджан, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Литва, Российская Федерация, Украина, Финляндия, Франция, Чешская Республика и Швейцария. На сессии было представлено следующее специализированное учреждение Организации Объединенных Наций: Международное бюро труда (МБТ).
3. Был представлен Европейский союз (ЕС).
4. На сессии была представлена следующая межправительственная организация: Международный союз железных дорог. На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
5. Присутствовали представители следующих неправительственных организаций: «Бруг марин лимитед», Международной федерации экспедиторских ассоциаций, Организации по обслуживанию автомобилистов Зимбабве.
6. Представителями частного сектора были представители компаний АЖД, «Хьюпэк интермоудэл СА», ОАО «УТЛК-ЭРА», «Линеас» и «Швейцериш трассенвергабестелле ТВС». Присутствовали независимые эксперты из «ЕТС консалтинг» и «Ла платформ интермодаль».
7. По приглашению секретариата в сессии приняли участие представители академического сектора: Института строительства и управления инфраструктурой, Московского государственного университета, Российского университета транспорта, Центра Вегенера по климату и глобальным изменениям Университета Граца.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

8. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) утвердила повестку дня своей шестьдесят четвертой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.24/148.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/148

III. Сессионное рабочее совещание: последние мероприятия и проекты по поддержке устойчивого развития интермодальных перевозок и логистики (пункт 2 повестки дня)

9. WP.24 провела в рамках своей текущей сессии рабочее совещание, посвященное последним мероприятиям и проектам по поддержке устойчивого развития интермодальных перевозок и логистики.
10. В основу рабочего совещания была заложена посылка о том, что наличие передового опыта и знаний в области реализации конкретных действий и мер, а также понимание положительного влияния, которое они оказали на сектор, может стать ценным вкладом для правительств и национальных экспертов при определении приоритетов их собственной работы для дальнейшего прогресса в данном секторе.

Краеугольным камнем рабочего совещания также стало развитие действий и мер, включенных в Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики.

11. Справочная информация о рабочем совещании и его программе содержится в неофициальном документе № 1 (октябрь 2021 года).

12. На рабочем совещании рассматривались различные меры и решения для увеличения эффективности сектора грузовых перевозок и логистики, улучшения его экологических показателей, создания достойных рабочих мест, повышения профессионализма и компетенции работников, а также увеличения устойчивости. На рабочем совещании было достигнуто согласие в отношении того, что:

- интермодальные перевозки, основой которых является железная дорога, — это решение, для того чтобы сделать грузовые перевозки более климатически нейтральными;
- железнодорожный транспорт должен измениться, чтобы стать безграничным, гибким, бесперебойным, более быстрым и более простым;
- существуют решения для преобразования сектора путем стандартизации, цифровизации, автоматизации или повышения операционной совместимости. Трансформация также требует инвестиций в адекватную стандартизированную инфраструктуру как на железнодорожных линиях, так и на терминалах;
- достижение параметров инфраструктуры под углом зрения длины, веса и габарита погрузки поезда на всех коридорах или сетях является обязательным условием для увеличения эффективности железнодорожного транспорта и его конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом. По-прежнему актуальным представляется осуществление таких соглашений, как Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП);
- важно понимать будущий спрос на железнодорожные мощности, планировать его и создавать фонд для адекватного усиления и необходимого обслуживания;
- достойная занятость и гендерное равенство в секторе еще не достигнуты. Следует уделять больше внимания и делать более значительный акцент на оценке этих элементов в железнодорожном и интермодальном секторах;
- существуют пробелы в знаниях и обучении, в частности в области интермодальных перевозок. Будущий транспортный персонал, если он будет недостаточно подготовлен, не сможет способствовать развитию интермодальных перевозок. Это необходимо изменить, на всех уровнях образования требуется обеспечить учебные материалы и инструментальные средства по интермодальным перевозкам;
- интермодальные и железнодорожные перевозки не смогут выполнить свою роль, если они не станут устойчивыми;
- для основных железнодорожных линий или коридоров должны быть определены объездные пути, чтобы движение не было полностью нарушено в случае чрезвычайных ситуаций или непредвиденных инцидентов. Необходимо повысить готовность к эффективному управлению в чрезвычайных ситуациях;
- инвестиционные решения для достижения устойчивости должны основываться на систематических методологиях, которые помогают оптимально повысить устойчивость с учетом будущих неопределенностей;
- поощрение инвестиций в устойчивость также требует разработки экономического обоснования устойчивости — оценки затрат на бездействие, ведущее к потенциальным нарушениям или ущербу, в сравнении с затратами на инвестиции в устойчивость;

- достижение большей гибкости в интермодальных перевозках на базе железнодорожного транспорта также является важнейшей ответной мерой для поддержания большей эластичности цепочек поставок.

Документация

Неофициальный документ № 1

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

A. Статус Соглашения

13. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии изменений в статусе СЛКП, которое на момент проведения шестьдесят четвертой сессии насчитывало 33 Договаривающиеся стороны. Подробную информацию о СЛКП см. URL: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

14. На своей шестьдесят второй сессии WP.24 приступила к уточнению возникших вопросов и несоответствий, выявленных секретариатом в ходе подготовки нового сводного варианта 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. На предыдущей сессии WP.24 приветствовала прогресс в прояснении некоторых вопросов и просила свой секретариат продолжить эту работу по нерешенным вопросам. На текущей сессии секретариат проинформировал WP.24 о своей связи с Договаривающимися сторонами и представил обновленную информацию по проясненным вопросам.

15. WP.24 приняла к сведению дальнейший прогресс в прояснении вопросов. Она приветствовала информацию о том, что связь была установлена почти со всеми заинтересованными Договаривающимися сторонами. Она просила секретариат продолжить процесс прояснения по вопросам, которые еще не решены. Секретариату также было поручено установить контакт с Договаривающимися сторонами и одновременно с государствами — членами Европейского союза (ЕС) для изучения вопроса о том, требуют ли различия, установленные между СЛКП и железнодорожными линиями и соответствующими объектами Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т) (см. далее пункт IV с)), обновления СЛКП посредством соответствующей процедуры внесения поправок.

B. Предложения по поправкам

16. Секретариат сообщил WP.24 о том, что 9 сентября 2021 года было распространено уведомление депозитария, подтверждающее принятие предложений по поправкам, одобренных WP.24 на ее шестьдесят третьей сессии 30 октября 2020 года и содержащихся в приложении к документу ECE/TRANS/WP.24/147. Поправки вступят в силу 9 декабря 2021 года.

17. Хорватия, Польша, Грузия и Российская Федерация представили свои предложения по поправкам к СЛКП, содержащиеся соответственно в документах ECE/TRANS/WP.24/2021/1, ECE/TRANS/WP.24/2021/2, ECE/TRANS/WP.24/2021/3 и ECE/TRANS/WP.24/2021/4.

18. В соответствии со статьей 15 СЛКП WP.24 рассмотрела эти предложения по поправкам и решила следующее:

- приняла единогласно предложения Хорватии, Польши и Российской Федерации в предложенном виде; и

- приняла предложения Грузии единогласно, за исключением предложения по поправке, касающейся линии С-Е 99 в Грузии. Было предложено, чтобы заинтересованные Стороны провели консультации по нему и сообщили о результатах этих консультаций на следующем совещании.

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

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2021/1, ECE/TRANS/WP.24/2021/2, ECE/TRANS/WP.24/2021/3, ECE/TRANS/WP.24/2021/4

С. Осуществление Соглашения

20. На своей шестьдесят третьей сессии WP.24 решила разработать механизм, с помощью которого она смогла бы определить степень осуществления СЛКП не только в плане установления сетевых линий, но и их развития с учетом технических стандартов и эксплуатационных параметров. Создание такого механизма также было рекомендовано в принятой КВТ резолюции по укреплению сектора интермодальных грузовых перевозок.

21. Секретариат представил предложение в отношении такого механизма, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.24/2021/5. В предложении проводится различие между а) механизмом мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем создания кадастра в среде Географической информационной системы (ГИС) и его периодического — возможно, раз в три года — обновления с помощью электронных форм, и б) механизмом оценки достижения целевых показателей эффективности, указанных в Соглашении. Секретариат также напомнил о существовании в прошлом кадастра СЛКП в виде «Желтой книги» и предложил WP.24 рассмотреть возможность возвращения к передовой практике ведения обновленного кадастра линий СЛКП и соответствующих объектов. Наконец, секретариат представил свою первоначальную работу по оцифровке СЛКП в среде ГИС.

22. WP.24, рассмотрев данное предложение, решила создать механизм мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем создания кадастра СЛКП в среде ГИС. Такой механизм должен быть создан, по возможности, в период до шестьдесят шестой сессии в 2023 году. В течение этого времени данные должны быть объединены в среде ГИС из существующих баз данных, с обновлением ее данными, которые не удалось объединить с помощью электронных форм, а также апробированием кадастра. Секретариату было поручено управлять этим процессом. Секретариат также должен представить на следующей сессии доклад о прогрессе, достигнутом в создании кадастра. Наконец, WP.24 подтвердила интервал в три года для будущих обновлений по изменениям в линиях СЛКП и соответствующих объектах в кадастре.

23. Что касается механизма оценки достижения целевых показателей эффективности СЛКП, WP.24 просила секретариат собрать информацию о наличии данных для оценки эффективности, чтобы иметь возможность принять обоснованное решение на следующей сессии. В частности, секретариату следует i) собрать, возможно путем обследования, информацию о наличии соответствующих данных об эффективности в Договаривающихся сторонах, ii) выяснить, собираются ли такие данные в рамках Рабочей группы по статистике транспорта или планируется ли их сбор, и iii) изучить, какие данные об эффективности предоставляются по линии различных текущих проектов, осуществляемых различными отраслевыми ассоциациями.

24. Кроме того, согласно высказанной на предыдущей сессии просьбы о том, чтобы сравнить и представить для обсуждения на текущей сессии железнодорожные линии и соответствующие объекты СЛКП и ТЕС-Т, а также их технические стандарты и

эксплуатационные параметры, секретариат внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.24/2021/6, ECE/TRANS/WP.24/2021/7, ECE/TRANS/WP.24/2021/8, ECE/TRANS/WP.24/2021/9, в которых представлены сопоставления соответственно между линиями СЛКП и ТЕС-Т, терминалами СЛКП и ТЕС-Т, портами СЛКП и ТЕС-Т и техническими и эксплуатационными параметрами СЛКП.

25. Заместитель Председателя проинформировала WP.24 о процессе пересмотра Регламента о ТЕС-Т, который ведется с 2019 года и, как ожидается, будет завершен до конца 2021 года. Этот процесс пересмотра, касающийся железнодорожных перевозок, направлен на повышение потенциала железнодорожного транспорта и должен привести к более активному использованию железнодорожной инфраструктуры.

26. WP.24 приняла к сведению информацию о различиях между СЛКП и ТЕС-Т для государств — членов ЕС, а также краткую информацию о процессе пересмотра Регламента о ТЕС-Т.

27. WP.24 поручила секретариату в рамках своей работы по уточнению необходимых обновлений СЛКП (см. пункт IV а)) изучить с Договаривающимися сторонами и одновременно с государствами — членами Европейского союза вопрос о том, требуют ли различия, установленные между железнодорожными линиями и соответствующими объектами СЛКП и ТЕС-Т, обновления СЛКП посредством соответствующей процедуры внесения поправок.

28. WP.24 также выразила заинтересованность в получении информации о результатах процесса пересмотра Регламента о ТЕС-Т в отношении аспектов, представляющих для нее интерес.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2021/5, ECE/TRANS/WP.24/2021/6, ECE/TRANS/WP.24/2021/7, ECE/TRANS/WP.24/2021/8, ECE/TRANS/WP.24/2021/9

D. Базовая сеть

29. WP.24 обсудила создание базовой сети в СЛКП в соответствии с призывом, выраженным в принятой КВТ резолюции по укреплению интермодальных грузовых перевозок в отношении определения базовой интермодальной сети в СЛКП, для которой должны быть разработаны специальные процедуры для работы в чрезвычайных ситуациях, включая пандемии.

30. WP.24 поручила секретариату связаться с Договаривающимися сторонами СЛКП и попросить их определить линию или линии, проходящие через их территории, которым, возможно, следует придать статус базовой линии, на которой в случае чрезвычайной ситуации будут использоваться специальные процедуры.

31. Следует далее обратиться к Договаривающимся сторонам с просьбой предложить, что должны включать в себя специальные процедуры.

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

A. Статус Протокола

32. Секретариат проинформировал WP.24 об отсутствии каких-либо изменений в статусе Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол к СЛКП), Договаривающимися сторонами которого на момент проведения шестьдесят четвертой сессии являлись девять стран. Подробную информацию о Протоколе к СЛКП см. URL: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

В. Предложения по поправкам

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

С. Осуществление Протокола

34. На своих предыдущих сессиях WP.24 решила сначала изучить вопрос о возможном механизме для понимания хода осуществления Соглашения СЛКП и после его успешной разработки рассмотреть вопрос о подготовке аналогичного инструмента для Протокола к СЛКП.

35. В этой связи секретариат сослался на так называемую «Синюю книгу». В ней содержится кадастр существующих и планируемых стандартов и параметров водных путей и портов категории Е в Европе, а также на сопоставимой основе представлены параметры имеющейся в Европе инфраструктуры внутреннего судоходства по сравнению с минимальными стандартами и параметрами, установленными в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

36. Учитывая предполагаемое согласование между СМВП и Протоколом к СЛКП, «Синяя книга» в принципе может служить целям мониторинга прогресса в реализации Протокола. В то же время секретариат указал на проблему растущего расхождения между этими двумя инструментами, которое возникает в результате внесения поправок в СМВП без соответствующих поправок, когда это необходимо, в Протокол к СЛКП.

37. WP.24 признала растущую проблему несоответствия между двумя инструментами и постановила провести конференцию совместно с Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) для рассмотрения этой проблемы и поиска ее решений. Секретариату было предложено организовать такую конференцию совместно с секретариатом SC.3, если это возможно, в 2022 году. Желательно, чтобы она проводилась параллельно с очередными сессиями.

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

38. В рамках рассмотрения этого пункта повестки дня WP.24 продолжила обсуждение таких вопросов, как 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

39. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) проинформировал WP.24 о прогрессе, достигнутом в создании групп по управлению коридорами для отдельных коридоров евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) в качестве способа содействия дальнейшему введению коридоров в эксплуатацию. Более конкретно он сообщил о заинтересованности, проявленной правительствами Азербайджана, Грузии, Турции, Казахстана и Украины к разработке и экспериментальному внедрению механизма управления координацией коридоров (МУКК) и механизма оценки результатов работы коридоров (МОПРК) на маршруте № 3 ЕАТС.

40. Секретарь WP.5 также проинформировал WP.24 о результатах текущего осуществления финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекта разработки набора показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). Он рассказал о разработке набора из 215 соответствующих показателей (по железнодорожным, автомобильным, внутренним водным и интермодальным перевозкам). Он отметил, что эти показатели предоставляют странам инструмент для оценки степени их внешней связанности с точки зрения транспорта, логистики, операционной совместимости, пересечения границ и торговых процессов. Он предложил делегатам WP.24 рассмотреть возможность использования этих показателей для самооценки эффективности своих интермодальных транспортных и логистических систем и их операционной совместимости с системами соседних стран. В настоящее время разрабатывается онлайн-платформа для пользователей ПУСИВТ и курс электронного обучения для облегчения использования показателей. Ожидается, что эти инструменты будут доступны к концу 2021 года на всех трех рабочих языках ЕЭК.

41. И наконец, секретарь WP.5 проинформировал делегатов о прогрессе, достигнутом в рамках WP.5 в развитии Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ). МОМТИ предлагает платформу на основе ГИС, работающую как виртуальный рынок для привлечения финансирования для национальных, региональных и межрегиональных проектов в области транспортной инфраструктуры. Государствам — членам ЕЭК и многосторонним банкам развития, работающим в регионе ЕЭК, будет предложено начать пользоваться Обсерваторией на тестовом этапе, который начнется осенью 2021 года.

42. WP.24 приняла к сведению представленную информацию по ЕАТС, ПУСИВТ и МОМТИ. Она просила сообщить на ее следующей сессии обновленные сведения о МУКК и МОРПК на маршруте № 3 ЕАТС. Затем она запросила информацию в отношении доступа к платформе для пользователей ПУСИВТ и курсу электронного обучения, а также МОМТИ, когда будет обеспечено их наличие.

ii) Интеллектуальные транспортные системы и технологические изменения

43. Секретариат проинформировал WP.24 о принятии Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его восемьдесят третьей сессии в 2021 году «дорожной карты» до 2025 года по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), в разработку которой WP.24 внесла свой вклад в рамках направления действий 12 — Усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта. Секретариат далее сообщил, что WP.24 следует представить секретарю Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в его качестве координационного центра ИТС доклад о своей деятельности в поддержку осуществления «дорожной карты» по ИТС в рамках ее направления действий 12.

44. WP.24 приняла к сведению эту информацию и просила секретариат представить доклад о своей деятельности, связанной с осуществлением «дорожной карты».

45. Затем WP.24 продолжила обмен информацией об оцифровке документов в поддержку интермодальных перевозок и о своей возможной роли в содействии усилиям по оцифровке документов, а также в ускорении автоматизации интермодальных перевозок.

46. В этом контексте WP.24 была проинформирована о текущем осуществлении Регламента ЕС 2020/1056, касающегося электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), его ориентации на внутренние виды транспорта, его связи с морским, воздушным транспортом и таможней, а также его связи с обработкой данных относительно международных конвенций, регулирующих соглашения о договоре перевозки на различных видах транспорта. В ходе презентации объяснялись проблемы, возникающие при отображении бизнес-концепций или использовании определений для создания эталонных моделей для мультимодальных транспортных

операций, которые будут служить целям операционной совместимости данных. В ходе презентации также объяснялось, как платформы eFTI должны использоваться в будущем экономическими операторами, желающими обмениваться электронными данными о грузовых перевозках. Был рассмотрен вопрос о том, как WP.24 может помочь в решении этих проблем, способствуя согласованию процессов и определений.

47. WP.24 приняла к сведению это выступление и постановила, что ей следует рассмотреть вопрос о том, как продолжить более всестороннее обсуждение проблем и идей в отношении решений в области оцифровки транспортных документов и лежащей в ее основе операционной совместимости данных.

iii) Интермодальные транспортные терминалы

48. WP.24 на своей последней сессии констатировала ограниченный интерес к созданию дополнительных источников информации об интермодальных терминалах и логистических центрах. В то же время она согласилась с тем, что места расположения интермодальных терминалов, перечисленных в Соглашении СЛКП, должны быть оцифрованы. Поэтому WP.24 приветствовала информацию и прогресс в оцифровке терминалов СЛКП в среде ГИС в качестве части процесса создания кадастра СЛКП.

49. Секретарь WP.5 и Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) рассказал WP.24 о продлении мандата Группы до 2022 года с двуединой целью: i) собрать больше и более качественных данных от большей группы стран о затратах на строительство транспортной инфраструктуры по всем внутренним видам транспорта и ii) подготовить дополнительный сопоставительный анализ затрат на техническое обслуживание и эксплуатацию транспортной инфраструктуры в автомобильном и железнодорожном секторах. WP.24 признала, что количество ответов на вопросник о стоимости строительства инфраструктуры интермодальных терминалов было довольно ограниченным, учитывая, что большинство интермодальных терминалов принадлежат частному сектору, а не государству. В свете этого WP.24 решила рекомендовать WP.5/GE.4 не тратить усилия на разработку дополнительного вопросника по расходам на техническое обслуживание и эксплуатацию интермодальных терминалов, поскольку это, скорее всего, не даст лучших результатов. WP.24, однако, поддержала предложение о повышении осведомленности о мандате и деятельности WP.5/GE.4 и решила попытаться поддержать географическое расширение Группы и ее выводы по данным, что приведет к подготовке более насыщенного данными заключительного доклада, который будет представлен WP.5/GE.4 на сессии WP.5 в 2022 году.

iv) Интермодальные перевозки и Конвенция МДП

50. WP.24 продолжила обсуждение интермодальных перевозок и Конвенции МДП, начатое на предыдущей сессии, сосредоточив внимание на том, на каких участках интермодальных перевозок система МДП может быть успешно применена или даст определенные конкурентные преимущества. В этой связи секретариат МДП представил неофициальный документ № 3 (октябрь 2021 года) о внедрении интермодальных аспектов процедуры МДП.

51. Затем МСАТ разъяснил преимущества перевозки грузов с применением книжки МДП, которые потенциально может получить интермодальная перевозка.

52. WP.24 приняла к сведению тот факт, что Конвенция МДП может применяться и использоваться в интермодальных перевозках до тех пор, пока один из этапов перевозки осуществляется автомобильным транспортом. В связи с этим WP.24 призвала заинтересованных субъектов, осуществляющих мультимодальные перевозки, связаться с секретариатом МДП для получения более подробной информации о применении системы МДП в интермодальных перевозках или для проведения пилотных проектов.

В. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок

53. На своей предыдущей сессии WP.24 с сожалением приняла к сведению тот факт, что только семь стран готовы предоставить обновленную информацию о мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок в соответствии со Сводной резолюцией о комбинированных перевозках прежней Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). WP.24 далее решила обсудить Сводную резолюцию ЕКМТ о комбинированных перевозках.

54. Секретариат кратко изложил содержание Резолюции, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.24/2021/10.

55. В ходе обсуждения WP.24 согласилась с тем, что Резолюция содержит обоснованные рекомендации по стимулированию интермодальных перевозок. WP.24 также решила, что представление информации о мерах национальной политики по стимулированию интермодальных перевозок должно быть максимально облегчено, чтобы все большее число стран сообщало или просто обновляло информацию об изменениях в мерах. В этой связи WP.24 поручила секретариату изучить варианты облегчения представления информации, используя метод внесения прямых изменений в существующую информацию в базе данных о мерах национальной политики либо путем распространения уже имеющейся информации с просьбой об обновлении, а также другие варианты, и представить доклад на следующей сессии.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2021/10

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

A. Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли

56. WP.24 рассмотрела задачи по поддержке улучшений в отрасли, содержащиеся в принятой КВТ резолюции по укреплению интермодальных грузовых перевозок. Эти задачи касаются повышения уровня автоматизации в секторе, усиления цифровизации документов на основе операционной совместимости данных, установления соответствующих целевых показателей доли рынка интермодальных перевозок в грузовом секторе и плана по достижению этих показателей, а также поддержки сетей сотрудничества для гибких процессов планирования перевозок и интеграции различных видов транспорта.

57. WP.24 решила, что в дополнение к информации, рассмотренной в рамках пункта VI а) ii), ей потребуется более глубокое понимание вопроса о цифровизации транспортных документов и проблем, возникающих на национальном и международном уровнях. WP.24 решила, что в ходе следующей сессии можно организовать рабочее совещание для обмена национальным опытом и информацией о проблемах, которые возникают при оцифровке транспортных документов, используемых в интермодальных перевозках.

58. WP.24 далее решила, что она могла бы оказать поддержку отрасли в вопросах автоматизации путем выпуска справочника по автоматизации в сфере грузовых перевозок и логистики. С этой целью WP.24 решила организовать на следующей сессии рабочее совещание, в ходе которого можно было бы поделиться опытом, передовой практикой и инновациями в области автоматизации и которое могло бы стать форумом для обсуждения этого вопроса, а также изучить потребность со стороны промышленности и стран в справочнике, отражающем имеющуюся передовую практику, а также доказанные преимущества автоматизации.

59. Что касается установления соответствующих целевых показателей доли интермодальных перевозок, WP.24 поручила секретариату совместно с секретариатом Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) подготовить к следующей сессии документ с указанием существующих долей интермодальных перевозок по странам. Этот документ затем должен послужить основой для WP.24 при определении целевых показателей для увеличения доли интермодальных перевозок.

60. В связи с задачей, касающейся сетей сотрудничества, WP.24 поручила секретариату собрать информацию от стран об имеющейся в этой области передовой практике и обобщить эту передовую практику в документе для рассмотрения на следующей сессии.

61. WP.24 призвала своих координаторов обеспечить активное участие в межсессионной работе, в частности путем предоставления качественной информации о сетях сотрудничества и оказания помощи секретариату в подготовке рабочего совещания следующего года.

62. Секретарь WP.5 проинформировал WP.24 об основных рекомендациях, подготовленных к настоящему времени совещанием Неофициальной междисциплинарной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный COVID-19, созданной под эгидой WP.5 в порядке немедленного реагирования на пандемию COVID-19, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.5/2020/10/Rev.1. Он проинформировал о продлении мандата Консультативной группы еще на один год до 2022 года КВТ на своей сессии в феврале 2021 года. В связи с этим КВТ также призвал секретариат усилить сотрудничество между рабочими группами, а также между КВТ и другими специализированными учреждениями системы Организации Объединенных Наций, включая ИМО и ИКАО. Такое сотрудничество должно быть направлено на получение более скоординированных результатов и способствовать достижению большей операционной совместимости. В порядке непосредственного выполнения этой просьбы секретариат WP.5 провел в июне 2021 года сессию Консультативной группы с участием представителей ИКАО и ИМО, а также нескольких председателей и заместителей председателей рабочих групп по конкретным видам деятельности, включая председателя WP.24. В результате этого дополнительного раунда консультаций были определены пять групп рекомендаций:

a) приоритизировать на международном уровне подход, ориентированный на человека, и тем самым признать ключевую роль работников транспорта в поддержании функционирования цепочек поставок;

b) оценить, как «временные» меры, вызванные COVID-19 (временное продление срока действия разрешений и документов или временные исключения и меры содействия), могут быть преобразованы в чрезвычайные протоколы для использования в случае будущих чрезвычайных ситуаций, включая пандемии;

c) оценить на уровне существующих международных правовых инструментов, каким образом инфраструктурные соглашения, такие как СЛКП, СМА, СМЖЛ и СМВП, могут служить основой для определения критически важных маршрутов и узлов, которые должны оставаться работоспособными при любых обстоятельствах, и как в рамках Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, например, можно определить критерии для сухопутных пунктов пересечения границ, которые должны оставаться открытыми в любое время, чтобы обеспечить международные перевозки важнейших грузов и предметов снабжения;

d) рассматривать вопросы подготовленности к пандемиям/чрезвычайным ситуациям в качестве постоянного пункта повестки дня предстоящих сессий рабочих групп ЕЭК, занимающихся конкретными видами транспорта (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 и WP.30); и

e) продолжить работу, проделанную Неофициальной консультативной группой до настоящего времени, и изучить, можно ли повысить устойчивость системы внутреннего транспорта к будущим пандемиям или внешним потрясениям путем

разработки концепции планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, автомобильного, интермодального секторов и сектора внутренних водных путей.

63. WP.24 приветствовала эти рекомендации и подтвердила свою заинтересованность в консультациях и участии в реализации этих рекомендаций, в частности в отношении повышения устойчивости сектора интермодальных перевозок и логистики.

64. Секретарь WP.6 представил информацию о деятельности WP.6 за последние 12 месяцев. Речь шла о геопространственных приложениях транспортной статистики, и в частности об обследовании движения по автомобильным и железным дорогам категории Е ЕЭК, текущей работе по внедрению источников больших данных в подготовку официальной статистики и новых способах распространения статистики ЕЭК.

65. Делегатам было рекомендовано помочь секретариату получить данные обследований по большему числу стран, обратившись к своим администрациям. Секретарь WP.6 подчеркнул, что WP.6 готова к любым просьбам о статистическом сотрудничестве с WP.24 в отношении измерения интермодальных перевозок.

66. WP.24 приветствовала презентацию и обратилась к WP.6 и ее секретариату с просьбой о сотрудничестве в изучении вариантов измерения эффективности интермодальных перевозок. Она также высказала просьбу о сотрудничестве в анализе интермодальных транспортных цепочек для выявления мест, где можно было бы осуществлять больше интермодальных перевозок.

В. Национальные генеральные планы в области грузовых перевозок и логистики

67. На своей предыдущей сессии WP.24 одобрила руководство по национальным генеральным планам в области грузовых перевозок и логистики и поручила секретариату опубликовать его. Опубликованное руководство см. URL: <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/pub/356755> на английском языке. Секретариат проинформировал WP.24 о том, что русская версия справочника должна быть опубликована в начале 2022 года. Затем WP.24 призвала координаторов в странах широко пропагандировать это руководство. Наконец, в связи с завершением работы над руководством WP.24 решила прекратить рассмотрение этого пункта повестки дня.

С. Общеευропейские изменения в политике

68. Европейская комиссия проинформировала о Европейском «зеленом курсе» и о том, что он обязывает государства — члены ЕС сократить транспортные выбросы на 90 % к 2050 году по сравнению с уровнями 1990 года. Государства-члены приняли на себя обязательство сократить общие выбросы парниковых газов на 55 % к 2030 году в рамках Европейского закона о климате. Путь достижения этой цели для транспортного сектора определен в принятой в декабре 2020 года Европейской стратегии устойчивой и разумной мобильности, включающей 10 флагманских направлений, конкретные цели на 2030 и 2050 годы и план действий.

69. Флагманское направление 4 Стратегии посвящено более экологичному грузовому транспорту, и соответствующие цели включают значительное увеличение использования водного и железнодорожного транспорта. Для их достижения необходим целый ряд политических мер, направленных на содействие и стимулирование интермодальных решений, включая:

- пересмотр Руководящих принципов ТЕС-Т (запланирован на декабрь 2021 года) с мерами по увеличению пропускной способности терминалов на мультимодальной сети ТЕС-Т. Основным инструментом финансирования этих разработок остается Фонд «Соединение Европы»;

- пересмотр структуры СТВ ЕС и Директивы о налогообложении энергоносителей (часть пакета «Fit for 55», принято в июле 2021 года) и Директивы о евровиньетках (соглашение достигнуто, процесс принятия завершился на момент проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24) с мерами по корректировке ценовых стимулов и постепенной интернализации внешних затрат;
- план действий НАЯДЫ III (принят в июне 2021 года) для повышения роли внутреннего водного транспорта;
- пересмотр Регламента о железнодорожных грузовых коридорах (продолжался на момент проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24) для более эффективного управления грузовыми железнодорожными мощностями;
- пересмотр Директивы о комбинированных перевозках (продолжался на момент проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24) для установления правил поддержки и стимулирования интермодальных операций;
- пересмотр Директивы о весах и габаритах (должен быть начат во время проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24) с целью решения, в частности, вопроса об операционной совместимости автомобильного и других видов транспорта;
- программа CountEmissionsEU (должна быть запущена во время проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24) для установления стандартного измерения углеродного следа транспортных и логистических операций, позволяющего сравнивать варианты одно- или мультимодальных перевозок;
- Регламент (ЕС) 2020/1056 об электронной информации о грузовых перевозках (осуществление продолжалось на момент проведения шестьдесят четвертой сессии WP.24, крайний срок — 2025 год), который устанавливает правила электронного обмена информацией о грузе между транспортными операторами и властями.

70. WP.24 поблагодарила Европейскую комиссию за эту подробную информацию.

D. Ежегодные темы в области интермодальных перевозок и логистики

71. В развитие обсуждения по пункту VII а) выше WP.24 подтвердила, что в ходе своей следующей шестьдесят пятой сессии в 2022 году она организует два рабочих совещания продолжительностью по полдня. Рабочее совещание в первой половине дня будет посвящено опыту и проблемам, возникающим при оцифровке транспортных документов, включая аспект операционной совместимости данных. Рабочее совещание во второй половине дня должно стать форумом для обсуждения передового опыта, инноваций и проблем автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики. WP.24 повторно обратилась к своим координаторам с призывом принять активное участие в подготовке рабочих совещаний.

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

72. 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. WP.24 поблагодарила за эту информацию. Она просила представить на следующей сессии сведения о временных рядах, а также сообщить данные о загрузке по географическим регионам, чтобы WP.24 могла лучше понять интерес к Кодексу ГТЕ в развивающихся странах.

73. Затем секретариат представил первоначальные результаты неофициальной предварительной работы Группы экспертов по Кодексу ГТЕ, касающиеся двух задач. Эта предварительная работа была проведена в течение 2021 года в соответствии с решением WP.24, принятым на ее предыдущих сессиях (ECE/TRANS/WP.24/147, пункт 80), а также ввиду того, что вопрос о создании группы экспертов секторальными консультативными органами Международной организации труда (МОТ) не был рассмотрен на их четвертом заседании 13–15 января 2021 года.

74. Первоначальные результаты содержатся в документе ECE/TRANS/WP.24/2021/11, в котором кратко изложены итоги обмена мнениями экспертов на первом неофициальном совещании 27–28 мая 2021 года, и в неофициальном документе № 2 с резюме второго неофициального совещания 29–30 сентября 2021 года.

75. Что касается первой задачи, то в ходе неофициальной предварительной работы был определен ряд вопросов/элементов для возможного определения приоритетности обновления Кодекса ГТЕ. Тем не менее необходимо дальнейшее, более детальное обсуждение и анализ этих вопросов/элементов, чтобы сделать вывод о приоритетности обновления. Кроме того, необходимо было провести более подробное обсуждение второй задачи по мобильному приложению. Поэтому от WP.24 были запрошены рекомендации по методам продолжения работы над обеими задачами.

76. WP.24 приняла к сведению представленную информацию. Рассмотрев затем цикл принятия решений секторального консультативного органа МОТ, WP.24 решила продлить срок неофициальной предварительной работы по двум задачам еще на один год и запросила отчет о достигнутых за этот период результатах.

77. WP.24 также высоко оценила поддержку, оказанную Российской Федерацией в содействии проведению неофициальных встреч экспертов в ходе неофициальной предварительной работы.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2021/11, неофициальный документ № 2

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

78. Секретариат проинформировал WP.24 о имеющих отношение к ее работе решениях, принятых КВТ на его восемьдесят третьей сессии (февраль 2021 года). WP.24 приняла к сведению просьбу КВТ о предоставлении доклада о ходе выполнения действий, способствующих реализации Стратегии КВТ.

79. WP.24 попросила своего Председателя и секретариат информировать КВТ о своей деятельности, способствующей реализации Стратегии.

X. Программа работы (пункт 9 повестки дня)

80. WP.24 рассмотрела ход осуществления своей двухгодичной программы работы на 2020–2021 годы с учетом информации, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.24/2021/12, который был представлен Председателем. WP.24 с удовлетворением отметила, что она достигла большинства ожидаемых результатов, в то время как некоторые другие были частично архивированы.

81. Затем WP.24 рассмотрела предложение по программе работы на 2022–2023 годы, подготовленное Председателем и заместителем Председателя при поддержке секретариата, и приняла его в том виде, в котором оно содержится в приложении II.

82. WP.24 также рассмотрела подготовленное Председателем и заместителем Председателя при поддержке секретариата сопоставление круга ведения с долгосрочной программой работы, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.24/2021/13. WP.24 приветствовала выводы, сделанные в результате сравнения. Затем она

приветствовала предложение об изменении круга ведения и приняла измененный круг ведения, содержащийся в Приложении III. WP.24 просила секретариат представить измененный круг ведения на утверждение следующей сессии КВТ.

Документация

ECE/TRANS/WP.24/2021/12, ECE/TRANS/WP.24/2021/13

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

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

XII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

84. Секретариат сообщил WP.24, что ее шестьдесят пятую сессию предварительно планируется провести в Женеве 19–21 октября 2022 года.

XIII. Резюме решений (пункт 12 повестки дня)

85. WP.24 в предварительном порядке утвердила доклад о работе шестьдесят четвертой 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 данного периода не будут представлены возражения.

Приложение I

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 четвертой сессии 21 октября 2021 года по предложению Хорватии, Польши, Грузии и Российской Федерации:

I. Предложено Хорватией

Приложение I к СЛКП Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

21) Хорватия

Исключить следующую линию:

C 710 (Стредишче —) Чаковец — Вараждин — Копривница — Осиек — Эрдут (— Суботица)

Соответствующие страны: Республика Сербия, Республика Словения.

Добавить следующую линию:

C-E 702 (Стредишче —) Чаковец — Вараждин — Копривница — Осиек — Эрдут (— Богоево)

Соответствующие страны: Республика Сербия, Республика Словения.

II. Предложено Польшей

Приложение I к СЛКП Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

13) Швеция

Изменить существующую линию следующим образом:

C-E 59 Мальмё — Истад (— Свиноуйсце)

Соответствующие страны: Швеция и Польша.

16) Польша

Изменить существующую линию следующим образом:

C-E 59 (— (Истад —) Свиноуйсце — Щецин —
 Познань — Вроцлав — Ельч-Лясковице — Ополе — Халупки (— Богумин)
 Костшин — Зелена Гура — Бжег

Соответствующие страны: Польша.

Ш. Предложено Грузией

Приложение I к СЛКП Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

33) Турция

Изменить существующую линию следующим образом:

C-E 692 Четинкая — Эрзурум — Карс — Догу Капи (— Ахурян)

Включить следующую линию:

C-E 690 Карс (— Ахалкалаки)

Соответствующие страны: Армения, Грузия.

35) Армения

Включить следующую линию:

C-E 692 (Садахло —) Айрум — Гюмри — Ахурян (— Догу Капи)

Соответствующие страны: Грузия, Турция.

37) Грузия

Включить следующие линии:

C-E 60 $\frac{\text{Батуми}}{\text{Поти}}$ — Тбилиси — Гардабани (— Беюк-Кясик)

C-E 690 (Карс —) Ахалкалаки — Тбилиси

C-E 692 (Айрум —) Садахло — Тбилиси

Соответствующие страны: Армения, Азербайджан, Турция.

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

Добавить следующие четыре терминала в раздел, касающийся Грузии:

Поти

Батуми

Тбилиси — Узловая

Ахалкалаки

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

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

Гардабани (АО «Грузинские железные дороги») — Беюк-Кясик (ЗАО «Азербайджанские железные дороги»)

Садахло (АО «Грузинские железные дороги») — Айрум (ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»)

Гантиади (АО «Грузинские железные дороги») — Веселое (РЖД)

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

Потийский порт (АО «Грузинские железные дороги») — Черноморский морской порт (УЗ)

Батумский порт (АО «Грузинские железные дороги») — Черноморский морской порт (УЗ)

Потийский порт (АО «Грузинские железные дороги») — Варненский порт (БЖД)

Батумский порт (АО «Грузинские железные дороги») — Варненский порт (БЖД)

Потийский порт (АО «Грузинские железные дороги») — Порт Кавказ (РЖД)

Заменить пограничный пункт Карс (ТЖД) — Ахалкалаки (ГЖД) на Карцахи (АО «Грузинские железные дороги») — Канбаз (ТЖД).

Приложение II к СЛКП С. Станции смены колесных пар, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

Добавить следующую(ие) станцию(и) смены колесных пар:

<i>Используемый метод смены колесных пар</i>			
Станции между железнодорожными системами с разными ширинами рельсовой колеи	Соответствующие страны	Смена осей/ тележек	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого погрузочно-разгрузочного оборудования
Ахалкалаки***	Грузия — Турецкая Республика	X	X

Приложение II К СЛКП, D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Добавить следующую(ие) железнодорожно-паромную(ые) переправу(ы)/порт(ы):

Поти — Черноморск (Грузия — Украина)

Батуми — Черноморск (Грузия — Украина)

Поти — Кавказ (Грузия — Российская Федерация)

IV. Предложено Российской Федерацией

Приложение I к СЛКП Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

30) Беларусь

Изменить существующую линию следующим образом:

С 95/2 (Завержье —)Езерище — Витебск — Орша — Злобин — Словечно (— Бережест)
Минск

Соответствующие страны: Беларусь, Российская Федерация.

32) Российская Федерация

Изменить существующие линии следующим образом:

С-Е 20 (Орша —) Красное — Смоленск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург
Тюмень

— Курган — Петухово — Мамлютка — Петропавловск — Кара Гуга — Исилькуль

— Омск — Новосибирск — Красноярск — Тайшет — Иркутск — Хабаровск

— Улан-Уде — $\frac{\text{Заудинский —}}{\text{Наушки (— Сухэ—Батор)}}$ $\frac{\text{Карымская}}{\text{Забайкальск (— Маньчжурия)}}$

— Хабаровск — $\frac{\text{Барановский}}{\text{Хасан(— Туманган)}}$ — Находка-Восточная — Уссурийск —
Гродеково (— Суифэнхэ)

С-Е 30 (Тополи —) Валуйки — Лиски — Ртицево — Съзрань — Самара —
Оренбург — Канисай (— Илецк-1).

Соответствующие страны: Казахстан, Российская Федерация.

С-Е 50 (Красная Могила —) Гуково — Лихая — Волгоград — Аксарайская (— Дины
Нурпейсовой)

Соответствующие страны: Казахстан, Украина, Российская Федерация.

С-Е 593 (Квашино —) Успенская — Ростов-на-Дону

Соответствующие страны: Украина, Российская Федерация.

С 95/2 Санкт-Петербург — Дно — Новосокольники — Завережье (— Езерище)

Соответствующие страны: Беларусь, Российская Федерация.

С-Е 99 Рязань — Кочетовка-1 — Грязи — Краснодар — $\frac{\text{Веселое (— Гантиади)}}{\text{Новороссийск — Кавказ}}$

Соответствующие страны: Российская Федерация.

38) Казахстан

Изменить существующую линию следующим образом:

С-Е 30 (Канисай) — Илецк-1 — Кандыгааш

Соответствующие страны: Казахстан, Российская Федерация.

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

В версии на английском языке заменить Kleschtchikha (Novosibirsk) на Kleschikha (Novosibirsk)

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

Заменить Оренбург (РЖД) — Илецк-1 (КТЖ) на Канисай (РЖД) — Илецк-1 (КТЖ)

И заменить в русской версии «Казахские железные дороги» на «Казахстанские железные дороги».

Приложение II к СЛКП D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Включить следующие железнодорожно-паромные переправы:

Кавказ — Поти (Российская Федерация — Грузия)

Кавказ — Самсун (Российская Федерация — Турция)

Кавказ — Варна (Российская Федерация — Болгария)

Приложение II

Двухгодичная программы работы на 2022–2023 годы

Принята Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике на ее шестьдесят четвертой сессии 22 октября 2021 года

<i>a) Мониторинг, обзор и обновление Соглашения СЛКП и Протокола к СЛКП</i>	
Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
<p>Работа WP.24 по поддержанию актуальности и обновлению Соглашения СЛКП и Протокола к СЛКП</p> <p>Усилия WP.24 по поощрению присоединения к этим двум правовым документам</p> <p>Осуществление WP.24 мониторинга осуществления этих двух правовых документов</p> <p>Рассмотрение WP.24 базовых сетей</p>	<p>Обновление линий и объектов СЛКП в ГИС</p> <p>Рассмотрение и в случае целесообразности принятие предложений по поправкам</p> <p>Обеспечение присоединения еще одной Договаривающейся стороны к Соглашению СЛКП и двух — к Протоколу к СЛКП</p> <p>Использование механизма мониторинга для оценки осуществления СЛКП, разработка механизма мониторинга Протокола к СЛКП</p> <p>Начало обсуждения базовых сетей</p>
<i>b) Стратегии и меры поддержки интермодального транспорта</i>	
Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
<p>Усилия WP.24 по содействию повышению эффективности интермодальных перевозок и устранению выявленных узких мест</p> <p>Функционирование WP.24 в качестве платформы знаний для интермодальных перевозок и обмена опытом</p> <p>Усилия WP.24 по выявлению и поощрению внедрения новых подходов к осуществлению интермодальных перевозок</p> <p>Контроль WP.24 за применением и обзор хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках</p>	<p>Прогресс в работе по оцифровке документов и автоматизации в секторе</p> <p>Прогресс в обсуждении целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок</p> <p>Повышение эффективности контроля за осуществлением Сводной резолюции ЕКМТ</p> <p>Выработка конкретных рекомендаций в результате обсуждения вопроса об использовании книжки МДП в интермодальных перевозках</p>
<i>c) Обзор и мониторинг возникающих вопросов в области грузовых перевозок и логистики</i>	
Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
<p>Выявление WP.24 возникающих проблем в области грузовых перевозок и логистики и их анализ</p>	<p>Проведение анализа работы по обеспечению большей совместимости данных и по сетевым объединениям и начало работы по конкретным направлениям деятельности</p> <p>Начало подготовки руководства по поддержке автоматизации в секторе</p>
<i>d) Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы</i>	
Направления деятельности:	Ожидаемые результаты:
<p>Пересмотр WP.24 Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы</p>	<p>Установление приоритетных областей Кодекса ГТЕ при обновлениях</p>

Приложение III

Круг ведения Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике

Изменен Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике на ее шестьдесят четвертой сессии 22 октября 2021 года

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) действует в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии (далее — ЕЭК) под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту (далее — КВТ) и в соответствии с кругом ведения ЕЭК (E/ECE/778/Rev.45).

WP.24 действует в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК, одобренными Исполнительным комитетом ЕЭК на его четвертом совещании 14 июля 2006 года (ECE/EX/1). Эти Руководящие принципы касаются ее статуса и характеристик, включая рассмотрение мандата и вопроса о его продлении каждые пять лет, членского состава и должностных лиц, методов работы и секретариатского обслуживания, обеспечиваемого Отделом устойчивого транспорта ЕЭК.

WP.24 осуществляет деятельность в поддержку цели подпрограммы ЕЭК по транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта. В этом контексте WP.24 руководит деятельностью, направленной на повышение устойчивости и климатической нейтральности грузовых перевозок, в частности путем увеличения доли интермодальных перевозок в секторе грузового транспорта, когда грузы перевозятся в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве с последовательным использованием двух или более видов транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. Деятельность WP.24 также направлена на поддержку реализации Стратегии КВТ до 2030 года, в частности на решение таких задач, как: i) обслуживание и администрирование правовых документов, связанных с интермодальными перевозками; ii) разработка учебных материалов, стандартов и критериев компетентности для интермодальных перевозок; iii) выявление, стимулирование и содействие внедрению новых интермодальных технологий и iv) поддержка интегрированной региональной и межрегиональной интермодальной связанности.

С учетом этого общего контекста, в частности, WP.24:

a) осуществляет мониторинг, обзор и обновление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП, содействует присоединению к обоим документам и следит за их выполнением;

b) разрабатывает меры по повышению эффективности интермодальных перевозок, выявляет и устраняет узкие места в секторе интермодальных транспортных услуг;

c) осуществляет мониторинг выполнения и обзор Сводной резолюции о комбинированных перевозках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), принятой ЕКМТ в Бухаресте в 2002 году (CEMT/CM (2002)3/Final), и обеспечивает форум для обмена передовым опытом и моделями партнерства для интермодальных транспортных операций (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и каботажное судоходство);

d) обсуждает и анализирует технические, институциональные и стратегические аспекты и возникающие проблемы в области эффективных интермодальных перевозок;

e) продолжает анализ организации интермодальных транспортных услуг на межрегиональных железнодорожных линиях между Европой и Азией;

f) осуществляет мониторинг и обмен передовой практикой в области новых концепций, конструкции, веса и габаритов грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241, принятой Комитетом по внутреннему транспорту 5 февраля 1993 года, и изучает возможности стандартизации грузовых единиц и их соответствие требованиям безопасности;

g) анализирует технические и организационные меры по оптимизации работы терминалов, погрузочно-разгрузочных операций и логистических процедур, обеспечивающих эффективность затрат, связанных с обработкой грузовых единиц;

h) рассматривает возможности для увязки и согласования между собой режимов ответственности, регулирующих интермодальные транспортные операции, в общеевропейском контексте;

i) анализирует современные цепочки поставок для лучшего понимания моделей производства и распределения, чтобы обеспечить хорошую основу для лиц, принимающих решения в странах, касающиеся транспортного спроса, выбора вида транспорта, а также эффективных правил и инфраструктуры интермодальных перевозок с учетом требований безопасности и защищенности транспорта;

j) пересматривает и обновляет Руководство ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы.

При осуществлении своей деятельности WP.24 предлагает представителям региональных организаций экономической интеграции, межправительственных и неправительственных организаций участвовать в ее совещаниях в консультативном качестве при рассмотрении любого вопроса, представляющего для них особый интерес.

WP.24 может также организовывать рабочие совещания, семинары или круглые столы в области своей компетенции и в поддержку своей конкретной деятельности.

Наконец, WP.24 предпринимает меры для обеспечения необходимого взаимодействия с другими органами Организации Объединенных Наций, в частности с родственными региональными комиссиями и специализированными учреждениями. Ей следует также тесно сотрудничать с родственными рабочими группами, т. е. с другими вспомогательными органами КВТ и другими органами ЕЭК по вопросам, представляющим общий интерес.