



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/2002//4  
29 April 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по комбинированным перевозкам

(Тридцать седьмая сессия, 18 и 19 апреля 2002 года,  
пункт 8 повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**Выводы неофициальной специальной группы экспертов по эффективности  
операций на терминалах для комбинированных перевозок**

**Записка секретариата**

**СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1. В рамках принятия последующих мер по итогам Совместного совещания Рабочей группы по комбинированным перевозкам (WP.24) и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), которое состоялось по вопросу о роли железнодорожного транспорта в развитии комбинированных перевозок (18 апреля 2001 года, Женева), Рабочая группа решила на ее тридцать шестой сессии учредить две неофициальные специальные группы экспертов, которые будут работать в двух следующих областях (TRANS/WP.24/93, пункты 39-41):

- эффективность работы терминалов для комбинированных перевозок
- модели партнерства и оптимальная практика в комбинированных перевозках.

2. Круг ведения двух неофициальных специальных групп экспертов, приведенный в документе TRANS/WP.24/2002/2, предусматривает подготовку предложений по возможным поправкам к Соглашению СЛКП в рамках двух областей работы, которые будут рассматриваться Рабочей группой.

## **ВЫВОДЫ**

3. 8 ноября 2001 года в Будапеште по приглашению министерства транспорта и водного хозяйства Венгрии провела свое совещание неофициальная специальная группа экспертов по эффективности операций на терминалах для комбинированных перевозок. В работе совещания приняли участие следующие делегации: Австрии, Венгрии, Германии, МСККП и секретариата ЕЭК ООН. Повестка дня совещания содержится в неофициальном документе № 11 (2001 год), а информация о работе, проделанной в ходе совещания, приведена в неофициальном документе № 15 (2001 год).

4. На основе выводов совещания неофициальная специальная группа экспертов предлагает Рабочей группе более подробно рассмотреть указанные ниже вопросы с целью изучения поправок к Соглашению СЛКП в следующих областях:

a) **Проведение различия между стандартами, указанными в Соглашении СЛКП для сопровождаемых и несопровождаемых комбинированных перевозок**

5. Эксплуатационные аспекты сопровождаемых и несопровождаемых комбинированных перевозок, а также предъявляемые к ним требования носят весьма различный характер. В целях применения более целенаправленного подхода к разработке параметров и стандартов, вероятно, было бы целесообразно рассмотреть возможность использования отдельных параметров и стандартов для сопровождаемых и для несопровождаемых комбинированных перевозок.

b) **Оказание содействия применению Соглашения СЛКП, а также стандартов и параметров соглашений СЛКП и СМЖЛ, приведенных в так называемой "Желтой книге"**

6. В настоящее время Соглашение СЛКП, а также перечень существующих стандартов и параметров не пользуются широкой известностью и признанием, если не считать ограниченного круга экспертов. В целях оказания содействия более широкому применению Соглашения и перечня, а также облегчения к ним доступа, вероятно, можно было бы рассмотреть возможность распространения информации через Интернет в форме, удобной для пользователя компьютерной прикладной программы.

7. В настоящее время секретариат ЕЭК ООН изучает возможные варианты разработки такого средства Интернета. В рамках этой деятельности секретариат ЕЭК ООН решил обеспечить распространение информации о Соглашении СЛКП в электронной форме в качестве одного из элементов более объемной прикладной программы, содержащей информацию о всех инфраструктурных соглашениях, находящихся в ведении ЕЭК ООН, т.е. о соглашениях СМЖЛ, СМА, СМВП и СЛКП.

с) **Терминалы как объекты государственной инфраструктуры (требования)**

8. В большинстве европейских государств терминалы для интермодальных перевозок, используемые для перевалки грузовых единиц между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным видами транспорта, рассматриваются в качестве элементов их государственной транспортной инфраструктуры. Учитывая это обстоятельство, можно сделать следующие выводы:

- i) решение о строительстве терминала принимается не на основе соображений рентабельности, а исходя из результатов анализа эффективности затрат;
- ii) терминалы не должны в обязательном порядке полностью покрывать свои эксплуатационные затраты, поскольку расходы на их строительство и эксплуатацию могут финансироваться за счет государственной субсидии;
- iii) терминалы должны работать в соответствии с принципами предоставления государственной услуги, т.е. они обязаны обслуживать любой сегмент рынка на недискриминационной основе.

9. Поскольку большинство терминалов проектируется и строится (а также совместно финансируется) по решению государственных властей, возникает проблема обеспечения сетевого сопряжения: строительство в данном пункте терминала для комбинированных перевозок имеет смысл только в том случае, если на другом конце транспортной цепи имеется соответствующий терминал, обладающий почти аналогичными техническими характеристиками. Если перевозка заканчивается в другой стране (такой вариант наиболее вероятен в условиях европейских транспортных систем), то решение о строительстве этого терминала принимается властями этой страны. Поэтому планирование сети терминалов, по меньшей мере в Европе, необходимо осуществлять в рамках международного сотрудничества.

**d) Вес и масса**

10. Обычно максимальная масса контейнеров составляет 30 480 кг и, таким образом, каждый терминал должен располагать оборудованием такой грузоподъемности. Однако в странах Европейского союза разрешены автомобильные перевозки на короткие расстояния 40-футовых контейнеров при максимальной общей массе автотранспортного средства до 44 000 кг. В некоторых странах, таких, как Германия, область применения этого разрешения была распространена на все грузовые единицы, используемые для комбинированных перевозок, например на съемные кузова, контейнеры-цистерны и другие. Некоторые операторы, работающие, в частности, на рынке перевозки жидких и генеральных грузов, вложили средства в приобретение легких грузовых автомобилей и шасси, что позволит им перевозить автомобильным транспортом грузовые единицы массой брутто около 32 000 кг на основании правила, разрешающего перевозки с использованием транспортных средств массой до 44 000 кг. В некоторых транспортных коридорах для комбинированных перевозок полуприцепы перевозятся на железнодорожных платформах с карманами. И в этом случае такие полуприцепы могут осуществлять доставку грузов на основании правила, разрешающего перевозки с использованием автотранспортных средств массой до 44 000 кг, и, таким образом, их общая масса может составлять около 36 000 кг. Для обработки таких грузовых единиц необходимы подъемные устройства, оборудованные захватными лапами.

11. Следовательно, необходимо рассмотреть вопрос о целесообразности указания в Соглашении СЛКП стандартов и параметров для подъемного оборудования и т.д.

**e) Пропускная способность железнодорожных путей, возможности для доступа и площадь складов для временного хранения грузов (концепция "шлюзовых терминалов")**

12. Для того чтобы терминалы для комбинированных перевозок могли реально обеспечивать осуществление международных комбинированных транспортных операций, вероятно, следовало бы рассмотреть вопрос о разработке точных стандартов и рекомендаций, касающихся пропускной способности железных дорог, по которым осуществляется движение маршрутных поездов (протяженность, число путей и т.д.), включая возможности по перегрузке, имеющиеся на всей протяженности существующих зон железнодорожных путей, используемых для перевалки грузов, и возможности в области доступа, загрузки и стоянки грузовых автомобилей.

13. В этой связи следует также рассмотреть возможность разработки конкретных стандартов или рекомендаций для так называемых "шлюзовых терминалов", т.е. терминалов для комбинированных перевозок, которые обслуживают не только интермодальные операции по перевалке грузов с участием автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, но и обеспечивают складирование на короткий промежуточный период доставляемых поездами или судами интермодальных грузовых единиц в целях их последующей погрузки на другой интермодальный поезд или другое интермодальное судно. Примером таких "шлюзовых терминалов" являются терминалы Кёльн-Айфельтор, Бусто-Арсизио и Кобленц-Хафен. В частности, в случае таких терминалов можно было бы рассмотреть возможность разработки стандартов или рекомендаций в отношении размеров площади, необходимой для временного хранения грузов.

**f) Информационные технологии**

14. Современные терминалы для комбинированных перевозок должны быть оборудованы различными информационно-коммуникационными системами, такими, как автоматические устройства, устанавливаемые на въезде в терминал: автоматическая система идентификации, электронные детекторы печатей, автоматическая система проверки личности водителя, система видеоизображения и сканирования грузовых единиц; компьютерные системы оптимизации грузовых потоков и работы подъемного оборудования; система обмена данными с пользователями, такими, как операторы комбинированных перевозок, железнодорожные компании и соответствующие терминалы.

15. Можно было бы рассмотреть вопрос о включении в Соглашение СЛКП рекомендаций, касающихся внедрения таких технологий, что позволит согласовать подход к их применению.

**g) Целостность, безопасность и охрана грузов и грузовых единиц**

16. Кроме того, в целях оказания содействия развитию комбинированных перевозок необходимо рассмотреть проблему обеспечения безопасности и целостности как грузов, так и грузовых единиц. В этой связи можно было бы изучить следующие вопросы:

- i) Обеспечение физической целостности и безопасности грузов и грузовых единиц в целях их защиты, например, от хищений.

- ii) Обеспечение правовой защиты грузов и грузовых единиц, подпадающих под действие различных правовых режимов в ходе осуществления комбинированной перевозки.
- iii) Разработка положений, направленных на обеспечение безопасности в контексте борьбы с незаконной деятельностью и терроризмом.

17. Вероятно, следовало бы рассмотреть вопрос о том, можно ли будет с помощью стандартов и рекомендаций оказывать содействие достижению требуемого уровня безопасности.

**h) Время начала работы терминалов для комбинированных перевозок и продолжительность рабочего дня**

18. Учитывая, что решение данного вопроса связано с определенными последствиями с точки зрения регламентации условий занятости, можно было бы рассмотреть возможность включения в Соглашение общих рекомендаций в отношении времени начала работы терминалов и продолжительности их рабочего дня. Поскольку данный вопрос имеет весьма сложный характер с нормативной точки зрения, что объясняется, в частности, существованием различных способов его практического решения на национальном уровне, эту проблему, по-видимому, рассматривать нецелесообразно.

**j) Запрещение и ограничение движения автомобильного транспорта в контексте осуществления операций по комбинированным перевозкам**

19. Можно было бы рассмотреть вопрос о включении в Соглашение СЛКП рекомендаций, касающихся возможного освобождения автомобильных этапов операций по комбинированным перевозкам от действия общих запретов и ограничений на движение автотранспортных средств.

**k) Таможенные процедуры и процедуры контроля**

20. Одна из главных задач, поставленных в области развития комбинированных перевозок, заключается в том, чтобы ограничить непродуктивные затраты времени, связанные с прохождением таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля.

21. Следует изучить возможность разработки рекомендации о том, чтобы процедуры таможенного и других видов контроля, которые необходимо проходить в ходе комбинированной перевозки, проводились, как правило, на терминалах для комбинированных перевозок.

-----