



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 31 октября и 1 ноября 2016 года

Пункт 13 предварительной повестки дня

**Национальные меры политики для стимулирования
интермодальных перевозок****Национальные стратегии в области интермодальных
перевозок****Представлено правительством Италии****I. Мандат**

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) продолжила работу, которую проводила прежняя Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзором хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

2. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа решила, что информацию следует регулярно обновлять, и просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2015 году. Секретариат обновил вопросник и направил его заинтересованным сторонам в первой половине 2015 года. Ряд ответов были получены в 2015 году; в настоящем документе содержится ответ, поступивший в 2016 году.

3. После рассмотрения Рабочей группой этой информации на ее сессии в 2016 году секретариат разместит ее на веб-сайте WP.24 по следующему адресу в Интернете: <http://apps.unecsc.org/NatPolWP24>.



II. Ответы на вопросник

Вопросник о мерах по стимулированию интермодальных перевозок

Год: 2015

	Цели и вопросы ¹	Разъяснения
1	Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	Комбинированные перевозки представляют наиболее динамичный и сложный сегмент грузовых перевозок. Дальнейшее развитие этого сегмента – одно из приоритетных направлений деятельности Правительства Италии.
2	Национальные и международные органы	
2.1	Принятие мер по улучшению координации <i>национальной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Недавно Правительством страны были приняты решения по стимулированию грузовых железнодорожных перевозок путем направления инвестиций в наиболее эффективные инфраструктуры и на оснащение отрасли более эффективными техническими устройствами; а также посредством упрощения технических нормативов; закрепления приоритетных "окон" для железнодорожных грузовых перевозок и развития железнодорожных коридоров. На настоящий момент и на будущее запланированы значительные капиталовложения на усовершенствование железнодорожной сети и интермодальных грузовых терминалов. Кроме того, создаются эффективные терминалы в портах, с тем чтобы облегчить взаимодействие морского и железнодорожного транспорта. Национальные и европейские органы власти рассматривают структурный план финансирования комбинированных перевозок с использованием, главным образом, морских портов.
2.2	Принятие мер по улучшению <i>международной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Министерство также стремится оказывать содействие – через надлежащие механизмы финансирования – повышению энергоэффективности различных видов транспорта; переходу к малогазящим видам топлива и внедрению инновационных транспортных средств, а также в целом использованию комплексных транспортных систем.

¹ Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в Сводной резолюции ЕКМТ см. в документе ЕКМТ СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в указанной резолюции, были сведены воедино секретариатом (например, вопросы, касающиеся "добросовестной конкуренции" и "транспарентного и конкурентного ценообразования", упоминаются в различных пунктах указанной резолюции ЕКМТ).

	<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
3	Расходы и цены	
3.1	Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	<p>Комбинированные перевозки становятся конкурентоспособными, если логистическая цепочка привлекательна для операторов при наличии четких нормативных рамок и комплексной информационной системы. Именно по этой причине Правительством приняты меры по интернализации части внешних транспортных издержек путем принятия плана действий, направленного на стимулирование перераспределения перевозок по видам транспорта.</p> <p>Правительство нацелено на оказание финансовой поддержки операторам комбинированных перевозок в контексте перемещения интермодальных транспортных единиц с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также на каботажные суда и обратно. Эта поддержка призвана отчасти компенсировать дополнительные внешние издержки автомобильных перевозок во избежание нарушения условий конкуренции.</p>
3.2	Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	<p>Правительство Италии планирует оказывать стратегическую финансовую поддержку усилий по организации, совершенствованию и расширению комбинированных перевозок, главным образом с использованием морских портов.</p>
4	Сети, терминалы и логистические центры	
4.1	Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	
4.2	Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	<p>Создание терминалов для комбинированных перевозок включено в качестве приоритетной цели в земельные программы с участием таких местных государственных органов, как портовые и таможенные администрации.</p>
4.3	Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	<p>Национальный стратегический план развития портов и логистики, утвержденный указом премьер-министра от 26 августа 2015 года, позволил создать условия для повышения конкурентоспособности портово-логистической системы, роста объемов грузовых перевозок и стимулирования интермодальных грузовых перевозок. Последние определены как имеющие важное значение для национальной логистической платформы – центральной структуры, объединяющей и гармонизирующей государственные и частные ИТС.</p>

	<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
4.4	Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	См. ответ на вопрос 4.3.
5	Эксплуатационная совместимость	
5.1	Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Италия применяет европейские (ЕС) стандарты для обеспечения эксплуатационной совместимости железнодорожных сетей.
5.2	Внедрение электронных информационных систем	В сфере ИТ Италия также применяет европейские (ЕС) стандарты для обеспечения эксплуатационной совместимости железнодорожных сетей.
5.3	Другие меры	Национальный план действий по ИТС в соответствии с директивой 2010/40/EU.
6	Меры финансовой поддержки и налоговые льготы	
6.1	Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Государственные учреждения (как на государственном уровне, так и на уровне регионов и автономных провинций) оказывают финансовую поддержку в контексте капиталовложений в строительство и расширение терминалов и связанной с ними инфраструктуры, а также стимулируют различные возможности для развития в этой сфере (во всех случаях с соблюдением принципов конкуренции).
6.2	Финансовая поддержка деятельности (целевая, на начальном этапе и т.д.)	Правительство Италии предоставляет финансовую поддержку операторам регулярных комбинированных перевозок по железным дорогам, внутренним водным путям и каботажным маршрутам. Эта поддержка выражается в частичной финансовой компенсации внешних "дополнительных издержек" автомобильных перевозок и стимулирует использование малозагрязняющих видов транспорта.
6.3	Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Содействие в получении льготных процентных ставок для лизинга дорожных транспортных средств. Разрешение на "завышение" износа некоторых конкретных категорий активов в контексте подготовки официального бюджета предприятий.
7	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
7.1	Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Для автомобильных перевозок никакого освобождения не предусмотрено.
7.2	Либерализация на начальном и конечном этапах перевозки	Конечные этапы перевозки, как правило, также не зависят от операторов автомобильных перевозок.
7.3	Более высокие предельные нормы веса для дорожно-транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	

	<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
	7.4 Упрощение контроля документов	В контексте мер, описанных в ответе на вопрос 4.3.
	7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	См. ответ на вопрос 6.2.
	7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Обеспечение соблюдения правил дорожного движения, проведение соответствующих проверок и применение надлежащих санкций в случае нарушений.
	7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	
8	Транспортные операции	
	8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожный транспорт полностью либерализован в соответствии с директивой ЕС.
	8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Внутренний водный транспорт либерализован.
9	Мониторинг рынка	
	9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	В составе Министерства инфраструктуры и транспорта имеется служба, которая отвечает за подготовку, обмен и опубликование информации, а также за анализ и подготовку резюме статистических и экономических данных в области транспорта в сотрудничестве с Национальным статистическим институтом и учреждениями ЕС.
	9.2 Составление перечня узких мест	В частности на железнодорожном транспорте, управляющий инфраструктуры выявляет транспортные проблемы, связанные с пропускной способностью сети, а Министерство финансов в рамках стратегического плана действий определяет потребности в развитии инфраструктуры.
	9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Централизация информации о морских перевозках на короткие расстояния в рамках национальной логистической платформы.
10	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	В частности, запланированы капиталовложения на цели закупки оборудования, которые позволят водителям автотранспортных средств также получить доступ к национальной логистической платформе. Обеспечение логистических центров основными элементами инфраструктуры, главным образом в портах (электронный ключ), крайне необходимо для формирования эффективного цикла ввоза и вывоза грузов. Ведется работа по достижению эксплуатационной совместимости и взаимодействия различных информационных систем (портов, сухих портов, таможенной администрации, управляющих инфраструктуры и т.д.).

	<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1	Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Данный сектор либерализован. Министерство настоятельно призывает операторов, работающих в пределах одной и той же цепочки, заключать между собой четкие соглашения о сотрудничестве.
11.2	Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Условия комбинированных перевозок одинаковы для всех грузов. В случае опасных грузов действуют особые правила.
11.3	Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Операторы, как правило, являются собственниками используемых вагонов, а в некоторых случаях используются арендованными вагонами.
11.4	Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Операторы мультимодальных перевозок реорганизовали свои операции главным образом путем использования маршрутных составов.
11.5	Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т.д.)	См. ответ на вопрос 10.
