



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2007/5
30 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным
перевозкам и логистике

Сорок восьмая сессия
Женева, 1-2 октября 2007 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

**МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Записка секретариата¹

I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА И МАНДАТ

1. На своей шестьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту постановил, что Рабочей группе следует продолжить, по возможности на рациональной основе, работу, проводившуюся Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (СЕМТ/СМ(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, пункт 90).

¹ Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока представления официальной документации.

2. В соответствии с решениями Рабочей группы, принятыми на ее сорок седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 13-15), секретариат подготовил изложенный в настоящем документе первый общий обзор, позволяющий получить всеобъемлющее и четкое представление о национальных мерах в области политики, принимаемых государствами - членами ЕЭК ООН для стимулирования интермодальных перевозок.

3. Вопросы и цели стимулирования интермодальных перевозок и логистики, содержащиеся в таблицах, приведенных в настоящем документе, разработаны на основе положений сводной резолюции ЕКМТ и сообщений стран, представленных ранее для ЕКМТ (CEMT/CS/TIL(2007)1/REV1; CEMT/CS/TIL(2006)5).

II. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ ЦЕЛЕЙ И ВОПРОСОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

4. В соответствии с изложенным выше мандатом секретариат предлагает объединить, обновить и опубликовать информацию, собранную на данный момент в рамках ЕКМТ, в виде единой системы данных, но в двух различных формах.

а) Система информации по странам

5. В таблице А (см. пример в приложении I ниже) можно было бы изложить подробную национальную информацию, представленную соответствующими странами, но в стандартной форме, позволяющей получить полное представление о всех целях и вопросах политики, направленной на стимулирование интермодальных перевозок. Для иллюстрации в таблице А используется пример Австрии, представленный на основе информации, имеющейся в секретариате.

6. Рабочая группа может, при желании, рассмотреть вопрос о том, является ли предложенная стандартная форма изложения данных последовательной и полной. Стандартная форма должна также надлежащим образом отражать цели политики, закрепленные в сводной резолюции ЕКМТ, а также другие проблемы в области политики, которые, возможно, возникли после принятия данной резолюции в 2002 году.

б) Система информации о целях и вопросах интермодальной транспортной политики в регионе ЕЭК ООН

7. В таблице В (см. образец в приложении II ниже) можно было бы изложить сводную региональную информацию в разбивке по направлениям политики в порядке обеспечения сопоставимых данных по всем странам - членам ЕЭК ООН, в которых вопрос интермодальных перевозок носит актуальный характер. В эту форму данных можно было бы также включить простую систему рейтинга, которая дает представление, в

качественном выражении, о положении дел с осуществлением каждой цели и с решением каждого вопроса политики в соответствующей стране. Такая рейтинговая система могла бы также позволить определять те программные элементы, которые, возможно, нуждаются в дальнейшем развитии и/или осуществлении на национальном и/или международном уровнях (определение степени приоритетности).

8. По каждой цели и по каждому вопросу политики можно было бы, например, предусмотреть три различных качественных уровня (☺ - полное, ☹ - частичное или ☹ - неудовлетворительное развитие и осуществление). Определение рейтинга можно было бы оставить на усмотрение страны, представляющей информацию. В качестве варианта или в том случае, если соответствующая страна не установила рейтинг (по той или иной причине), такой рейтинг мог бы предложить секретариат для его последующего рассмотрения Рабочей группой.

9. В том случае, если Рабочая группа согласится с принципом такого механизма рейтинга, возможно, потребуется разработать по каждой цели и каждому вопросу политики некоторые базовые критерии или ориентиры в целях обеспечения прозрачности и облегчения работы по установлению соответствующего рейтинга.

с) Сбор, анализ и распространение информации

10. С учетом выраженных мнений и решений, принятых Рабочей группой по вышеуказанным предложениям, секретариат мог бы подготовить пересмотренную систему данных. Предварительно заполненный вопросник можно было бы затем препроводить соответствующим странам - членам ЕЭК ООН, предложив им обновить и изменить содержащуюся в них информацию. На следующей сессии Рабочей группы в марте 2008 года эту информацию можно было бы рассмотреть и, при необходимости, принять решение по соответствующему рейтинговому механизму и уровню рейтинга. Для облегчения этих обсуждений секретариат мог бы подготовить в сотрудничестве с небольшой группой добровольцев (возможно, взаимодействующих между собой по электронной почте) соответствующие предложения и критерии по такому рейтинговому механизму.

11. Доступ к информации, собранной Рабочей группой, можно было бы обеспечить по Интернету. Она дополняла бы данные, которые уже имеются в интерактивном режиме на вебсайте ЕЭК ООН, посвященном сети СЛКП и ее стандартам на инфраструктуру и эксплуатационные параметры. Обе эти вместе взятые системы информации могли бы дать современное, последовательное и всестороннее представление о мерах политики, а также о стандартах на инфраструктуру и услуги, применимые к интермодальным перевозкам в регионе ЕЭК ООН.

Приложение I

ТАБЛИЦА А: ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО СТРАНАМ

Пример: Австрия

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
1	Важность интермодальных перевозок в транспортной политике	В рамках транспортной политики Австрии комбинированные перевозки считаются центральным и важнейшим фактором решения нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок в автомобильном сообщении, обусловленных ее географическим и топографическим положением. В связи с увеличением транспортных потоков как в пределах Австрии, так и по ее территории, в частности по автомобильным дорогам, Австрия вводит в действие оперативные меры по поддержке экологически чистых видов транспорта, таких, как железнодорожный или в комбинированном сообщении.
2	Национальные и международные органы	
	2.1 Принятие мер по улучшению координации <u>национальной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	
	2.2 Принятие мер по улучшению координации <u>международной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	

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 соответствующим образом объединены секретариатом (например, вопросы, касающиеся "добросовестной конкуренции" и "прозрачного и конкурентного ценообразования", упоминаются в различных пунктах указанной резолюции ЕКМТ).

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
3	Расходы и цены	
	3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта (например, прозрачные цены, интернализация внешних издержек и т.д.)	
	3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта, является одним из компонентов национальной программы исследований и разработок (НИОКР) I2V "Интермодальность и эксплуатационная совместимость транспортных систем" (см. также раздел 11).
4	Сети (см. также цель 5)	
	4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	В общем и целом Австрия применяет международные стандарты. Австрия ратифицировала и применяет Соглашение СЛКП (22 июля 1993 года) и подписала, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП по внутренним водным путям (13 ноября 1997 года). На основании пункта 43 Закона Австрии о федеральных железных дорогах Австрийская Республика поддерживает работу по планированию и созданию железнодорожной инфраструктуры.
5	Терминалы и логистические центры	
	5.1 Уровень процедуры планирования (национальный, региональный, трансграничный)	
	5.2 Принятие мер по устранению узких мест	Австрия разрабатывает стратегические планы, направленные конкретно на устранение узких мест.
	5.3 Принятие мер по улучшению доступа	

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
	5.4 Принятие мер по улучшению работы терминалов (например, увеличение часов работы и т.д.)	
6	Эксплуатационная совместимость	
	6.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Австрия принимает меры по обеспечению совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации.
	6.2 Введение в действие систем электронной информации	Австрия ввела в действие систему "подготовки машинистов поездов", которая позволяет им пересекать границы.
7	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	Австрия, как и многие другие страны, оказывает финансовую поддержку в целях модернизации терминалов.
	7.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Австрия, как и многие другие страны, оказывает финансовую поддержку на цели инвестиций в терминалы в части их создания или расширения, а также в части модернизации перегрузочного оборудования. Так называемая "программа финансирования перегрузочного оборудования для интермодальных перевозок в автомобильном-железнодорожном-водном сообщении" была введена в действие 1 июля 2006 года и будет осуществляться до 30 июня 2012 года. Для получения финансовых средств из государственного бюджета инвестиции в терминалы должны использоваться исключительно на цели перегрузки грузов в Австрии. Были также приняты финансовые меры по поддержке приобретения транспортного оборудования и новаторских технологий, а также проведения технико-экономических обоснований в сочетании с соответствующими мерами реализации. "Программа стимулирования комбинированных перевозок грузов в автомобильном-железнодорожном-водном сообщении", которая действует в период с 1 января 2001 года по 31 января 2008 года, предусматривает существенные меры по финансовой поддержке развития комбинированных перевозок в Австрии. Она предусматривает инвестиции в установки, системы и мобильное оборудование, которое необходимо для перевозки и обработки грузов в ходе комбинированных перевозок в автомобильном-железнодорожном-водном сообщении.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
	7.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т.д.)	В соответствии с правилами Совета (ЕЕС) 1191/69 от 26 июня 1969 года с последними поправками, внесенными на основании правил Совета (ЕЕС) № 1893/91 от 20 июня 1991 года, закон Австрии о федеральных железных дорогах (§ 48 Bundesbahngesetz, BGBl. 825/1992, с последними поправками, внесенными на основании BGBl. I Nr. 80/2005) предусматривает, что транспортные операции, которые, как считается, относятся к категории государственных интересов, например, по экологическим соображениям, могут быть отнесены в официальном порядке к категории "операций государственной службы". В 2005 году была установлена компенсация в сумме 47 млн. евро в порядке возмещения расходов по операциям государственной службы, осуществляемым в рамках комбинированных перевозок (контрейлерные перевозки и несопровождаемые комбинированные перевозки). Окончательная сумма компенсации была рассчитана на основе полученных результатов, например по числу перевезенных партий грузов.
	7.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Система стимулов, касающаяся налога на транспортное средство. Все национальные транспортные средства (например, автотранспортные средства и их прицепы) весом более 3,5 т освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если в течение данного календарного месяца они используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки грузов в комбинированном железнодорожном-автомобильном сообщении, т.е. для сбора грузов на ближайшем терминале контейнеров (длиной не менее 20 футов), съемных кузовов или полуприцепов, перевозимых по железным дорогам, и для их доставки на ближайший технически подходящий терминал. По соответствующему представлению национальное транспортное средство весом более 3,5 т, использующее метод контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) или (в случае полуприцепов) несопровождаемых комбинированных перевозок по австрийской территории, имеет право на возмещение ежемесячного налога на транспортное средство в размере 15% за каждый рейс в комбинированном сообщении, произведенный с использованием железнодорожного транспорта. Это возмещение может достигать 100% годового налога на транспортное средство.
8	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
	8.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Австрия освобождает от соблюдения некоторых ограничений и запретов на движение на начальном и конечном этапах автомобильных перевозок в комбинированном сообщении.

ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
<p>8.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение (продолжение)</p>	<p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни</u> Рейсы автотранспортных средств и прицепов весом более 3,5 т, а также автотранспортных средств и тягачей весом более 7,5 т запрещены по субботам с 15 час. 00 мин. до 24 час. 00 мин. и по воскресеньям и выходным дням с 00 час. до 22 час. 00 мин. Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок, освобождаются от соблюдения запрета в том случае, если они осуществляются в радиусе не более 65 км от следующих терминалов: Бреннерзее, Грац-Остбанхоф, Зальцбург-Хауптбанхоф, Филлах-Фюрниц, Вельс-Фершибебанхоф, Вена-Зюдбанхоф, Вена-Нордвестбанхоф, Вергль, Грац-Зюд ССТ, Энц Хафен ССТ, Вена Фройдинау Хафен ССТ, Кремс-на-Дунае ССТ, Линц Штадтхафен ССТ, Санкт-Михаэль ССТ, Халь-ин-Тироль ССТ, Блюденц ССТ, Вольфурт ССТ.</p> <p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные дни в летний период</u> По субботам с 30 июня по 1 сентября 2007 года (начало и конец действия запрета на движение в период отпусков публикуется ежегодно заблаговременно) движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено на некоторых дорогах с 8 час. 00 мин. до 15 час. 00 мин. Рейсы, которые осуществляются в комбинированном автомобильном-железнодорожном сообщении и внутреннем водном-автомобильном сообщении, освобождаются от соблюдения этого запрета в пределах ближайшей подходящей железнодорожной грузовой станции/порта.</p> <p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в ночное время</u> Движение автотранспортных средств весом более 7,5 т, которые не соответствуют нормам шумности, установленным для так называемых малозумных транспортных средств ("lärmarme KFZ") с 22 час. 00 мин. до 5 час. 00 мин., запрещено. Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок в направлении от конкретных железнодорожных станций/портов и в направлении этих станций/портов в пределах четко указанных автомобильных коридоров, освобождаются от соблюдения этого запрета в обоих направлениях. Эти железнодорожные станции/порты и коридоры определяются соответствующим постановлением федерального министра по вопросам транспорта, инноваций и технологии ("Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs", BGBl. Nr. 1027/1994, с последними поправками, внесенными на основании BGBl II Nr. 99/2006).</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
8.2	Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>В случае комбинированных перевозок автотранспортное средство, зарегистрированное в Европейском союзе или европейской экономической зоне и имеющее лицензию Сообщества, освобождается от действующих ограничений на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки с учетом соответствующих правовых положений Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 881/92).</p> <p>Кроме того, в соответствии с постановлением федерального министра Австрии по вопросам транспорта, инноваций и технологии в некоторых автомобильных коридорах, используемых на начальном и конечном этапах маршрута контейнерных перевозок, в направлении некоторых терминалов разрешения не требуются (т.е. в этих коридорах двустороннее разрешение на автомобильную перевозку грузовым транспортом не требуется, при условии что на начальном и конечном этапах маршрутов контейнерных перевозок грузовые операции осуществляются автомобильным транспортом). Вокруг терминалов в Вельсе и Зальцбурге и в радиусе 70 км разрешения на перевозку на начальных и конечных этапах в целях осуществления погрузочно-разгрузочных операций не требуются, если используется метод контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой).</p>
8.3	Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>Законом об автотранспортных средствах Австрии ("Kraftfahrgesetz") устанавливается предельная норма на общий вес автотранспортных средств и их прицепов на уровне 40 т. На начальном и конечном этапах автомобильной перевозки в комбинированном сообщении эта предельная норма устанавливается на уровне 41 т для полуприцепов, которые могут обрабатываться соответствующим краном, и на уровне 44 т в случае перевозки контейнеров и съемных кузовов.</p>
8.4	Упрощение контроля документов	
8.5	Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>В настоящее время заключены многочисленные двусторонние соглашения по перевозке грузов автомобильным транспортом, которые содержат дополнительные протоколы в целях стимулирования комбинированных перевозок. В случае стран, которые не являются членами Европейского союза, эти дополнительные протоколы предусматривают, помимо других конкретных мер, что при использовании метода контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) в направлении Австрии, из нее и по ее территории будут выдаваться дополнительные разрешения на перевозку грузов автомобильным транспортом.</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
	8.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	
	8.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В соответствии с трудовым законодательством Австрии время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контрейлерным составом (с горизонтальной перегрузкой), будет засчитываться в качестве периода отдыха.
9	Операции	
	9.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожная сеть Австрии открыта для доступа.
	9.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Австрия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.
10	Мониторинг рынка	
	10.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	
	10.2 Составление перечня узких мест	Австрия составила перечень узких мест.
	10.3 Создание отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния	Хотя Австрия является страной, не имеющей выхода к морю, и в этой связи сосредоточивает свою деятельность на железных дорогах и внутренних водных путях, тем не менее она заинтересована в разработке концепции "морских автомагистралей" (которая первоначально была предложена в "Белой книге" Европейской комиссии по транспорту в 2001 году в качестве "реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту" и подтверждена в ходе ее среднесрочного обзора в 2006 году), поскольку эта концепция направлена на введение в действие интермодальных логистических цепочек на базе морского транспорта. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а равно и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом. В настоящее время в Австрии нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, однако она представлена в некоторых рабочих группах (например, в координационной структуре по "морским автомагистралям").

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЕ
11	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	В 2007 году Австрия приступила к реализации программы научных исследований и разработок (НИОКР) 12V "Интермодальность и эксплуатационная совместимость транспортных систем". Эта программа направлена на изучение и осуществление новых транспортных решений, которые удовлетворяли бы потребностям будущей комплексной системы транспорта. [Например, в целях создания возможности эффективной перевалки грузов между различными видами транспорта следует создать соответствующие системы средне- и долговременного действия, а также системы поддержки, которые обеспечивали бы управление транспортными связками и гибкий график работы.] Поэтому интермодальные перевозки должны в целом стать более эффективными и привлекательными.
12	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
	12.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	
	12.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	
	12.3 Создание международных пулов вагонов	
	12.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	
	12.5 Использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	

Приложение II

ТАБЛИЦА В: СИСТЕМА ИНФОРМАЦИИ О ЦЕЛЯХ И ВОПРОСАХ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ
В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН

Образец

Возможная рейтинговая система:

- ☺ = Цель и вопрос политики разработаны и осуществлены полностью
- ☹ = Цель и вопрос политики разработаны и осуществлены частично
- ⊖ = Цель и вопрос политики разработаны и осуществлены неудовлетворительно

<u>ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ</u> ²		ГОСУДАРСТВА - ЧЛЕНЫ ЕЭК ООН											
		Страна А	Страна В	Страна С	Армения	Австрия	Азербайджан	Беларусь	Бельгия	...	Подрегион А ЕЭК ООН	Подрегион В ЕЭК ООН	ЕЭК ООН (в среднем)
1	Важность интермодальных перевозок в транспортной политике	☺	☹	⊖	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...
12	Операторы интермодальных транспортных цепочек	☺	☹	⊖	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Страна (в среднем)	☺	☹	⊖	...	...	...	...	...	...	...	...	...

- - - - -

² Подробное описание вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ см. в документе ЕКМТ (СЕМТ/СМ(2002)3/Final). Вопросы и цели, содержащиеся в указанной резолюции, были соответствующим образом объединены, с тем чтобы избежать их повторения (например, вопросы, касающиеся "добросовестной конкуренции" и "прозрачного и конкурентного ценообразования", упоминаются в различных пунктах указанной резолюции ЕКМТ).