



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным  
перевозкам и логистике**

Шестьдесят третья сессия

Женева, 28–30 октября 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Стратегии и меры поддержки интермодальных перевозок:  
национальные меры политики для стимулирования  
интермодальных перевозок**

### **Обновленная информация о мерах по стимулированию интермодальных перевозок**

**Сообщение от Швейцарской Конфедерации\***

#### **I. Введение**

В настоящем документе содержится обновленная информация о мерах по стимулированию интермодальных перевозок, сведения о которых были получены в 2019 году с помощью вопросника о мерах по стимулированию интермодальных перевозок, представленного Швейцарией.

---

\* В настоящем документе без изменений воспроизводится текст, который был передан в секретариат.



## II. Предлагаемые изменения\*\*

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
<p><b>1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике</b></p>	<p>Комбинированные перевозки являются важным инструментом швейцарской транспортной политики для стимулирования перераспределения грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. Комбинированные транспортные операции начали осуществляться в Швейцарии в 1968 году. Меры по поддержке и стимулированию комбинированных перевозок включают в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Введение с 1 января 2001 года платы за проезд большегрузных транспортных средств (ПБТС) в зависимости от вида услуг, после чего 1 января 2005 года произошло первое повышение размера этого сбора, а также увеличение до 40 тонн максимального веса грузового автотранспортного средства. В 2008 и 2017 годах происходило дальнейшее изменение размеров сбора. В 2018 году с большегрузного автотранспортного средства весом 40 тонн, проехавшего 300 км по территории Швейцарии, взималось в среднем 293 швейцарских франка.</li> <li>• Строительство новых трансальпийских железнодорожных линий (общей стоимостью 18,7 млрд швейцарских франков в ценах 1998 года). В июне 2007 года был открыт базисный туннель Лёчберг. В конце 2016 года был открыт базисный туннель Сен-Готард. На конец 2020 года намечен ввод в эксплуатацию базисного туннеля Ченери (к югу от Готарда). К концу 2020 года должен быть введен в эксплуатацию 4-метровый коридор туннеля Сен-Готард. Обустроенная таким образом инфраструктура позволит более длинным, более тяжелым и крупногабаритным поездам проходить по этим двум транзитным маршрутам Швейцарии.</li> <li>• Соглашение о наземном транспорте между Европейским союзом и Швейцарией: это соглашение непосредственно направлено на стимулирование и финансовую поддержку комбинированных перевозок.</li> </ul> <p>Закон о перераспределении перевозок по видам транспорта, вступивший в силу 1 января 2001 года и подкрепленный программой кредитования в объеме 2,85 млрд швейцарских франков до 2010 года, позволил осуществить ряд мер в области автомобильных и железнодорожных перевозок (в частности, оказать им финансовую поддержку). 1 января 2010 года этот закон был заменен Законом о перераспределении грузовых перевозок по видам транспорта. В этом законе, в частности, предусмотрено, что через два года после открытия базисного туннеля Готард (в 2018 году) количество рейсов большегрузных транспортных средств, следующих транзитом через Альпы, не должно превышать 650 000 в год. Для достижения этой цели швейцарский парламент принял программу</p>

\*\* Подробное описание целей и вопросов, сформулированных в Сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в указанной резолюции, были сгруппированы секретариатом (например, вопросы, касающиеся «добросовестной конкуренции» и «транспарентного и конкурентного ценообразования»), упоминаются в различных пунктах указанной резолюции ЕКМТ).

Цели и вопросы	Разъяснения
	<p>кредитования на общую сумму 1,675 млрд швейцарских франков на период 2011–2023 годов. В связи с тем, что установленный целевой показатель в 650 000 рейсов большегрузных транспортных средств, следующих транзитом через Альпы, еще не достигнут (в 2018 году число рейсов составило 941 000), в настоящее время обсуждается вопрос о продлении стимулирующих мер на период после 2023 года. Ожидается, что соответствующие политические решения будут приняты в 2020 году. Помимо несопровождаемых автомобильных перевозок, в качестве дополнительной меры в Швейцарии также поощряется использование «бегущего шоссе».</p> <p>Федеральная финансовая поддержка в отношении грузовых перевозок, не связанных с транзитом через Альпы (комбинированные перевозки и перевозки с повагонной отправкой), была ограничена в конце 2018 года. В период с 2019 по 2027 год стимулирующие меры федерального правительства предусмотрены только в том случае, если услуги по перевозке грузов заказываются и компенсируются кантонами. В настоящее время это касается исключительно узкоколейных железных дорог. На эти цели ежегодно выделяется около 6 млн швейцарских франков.</p>
<b>2. Национальные и международные органы</b>	
2.1 Принятие мер по улучшению координации <i>национальной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Информация отсутствует
2.2 Принятие мер по улучшению координации <i>международной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Информация отсутствует
<b>3. Расходы и цены</b>	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Одной из целей ПБТС является стимулирование перехода от автомобильных грузовых перевозок к железнодорожным. Введение ПБТС способствовало улучшению базовых условий железнодорожных перевозок благодаря интернализации расходов на инфраструктуру и внешних издержек.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информация отсутствует

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
<b>4. Сети, терминалы и логистические центры</b>	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	11 февраля 1993 года Швейцария ратифицировала Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), а 4 марта 1998 года — Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям. В Швейцарии действуют международные стандарты, предусмотренные в этих международных правовых инструментах.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Информация отсутствует
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Информация отсутствует
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Информация отсутствует
<b>5. Эксплуатационная совместимость</b>	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p data-bbox="840 906 2045 1034">В 2009 году министерства транспорта Германии, Италии, Нидерландов и Швейцарии подписали совместную декларацию, предусматривающую введение в эксплуатацию Европейской системы контроля за движением поездов (ЕСКДП) по всему Рейнско-Альпийскому железнодорожному грузовому коридору (ЖГК-1).</p> <p data-bbox="840 1058 2045 1249">Швейцария выступает в качестве первопроходца в деле внедрения этой стандартизированной системы. Начиная с конца 2018 года отдельные участки коридоров и вся железнодорожная сеть Швейцарии со стандартной колеей (за исключением нескольких второстепенных участков) были переведены на использование ЕСКДП. Участки оснащены либо системой ЕСКДП 1-го уровня (ограниченное наблюдение) либо системой ЕСКДП 2-го уровня. С открытием базисного туннеля Ченери в 2020 году будет введен в эксплуатацию еще один участок, оборудованный системой ЕСКДП 2-го уровня.</p> <p data-bbox="840 1273 2045 1324">Транспортные средства, оснащенные системой ЕСКДП версии Baseline 3, больше не нуждаются в системах класса «В» (SIGNUM/ZUB).</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
	<p>На линиях, расположенных в приграничной зоне между Швейцарией и соседними странами (Германия, Франция, Италия), система ЕСКДП частично устанавливается начиная с 2018 года или будет введена в эксплуатацию в 2019 году.</p>
	<p>При оснащении участков системой ЕСКДП в Швейцарии применяются единые правила (правила проектирования диспетчера системы ЕСКДП). Благодаря этому становится возможным внедрение стандартизированных и функционально совместимых установок. На протяжении нескольких лет в Швейцарии проводятся испытания на эксплуатационную совместимость (аналогичные испытания на совместимость систем ЕСКДП, предусмотренным Техническими требованиями к эксплуатационной совместимости 2019 года). Это позволяет обеспечить правильное функционирование с точки зрения эксплуатационной совместимости и участка и транспортного средства. Испытания в основном проводятся в лабораториях поставщиков оборудования для соответствующих участков. Наземные и бортовые компоненты Европейской системы управления железнодорожным движением, используемые в Швейцарии, предоставляются разными поставщиками.</p>
	<p>В настоящее время в Швейцарии в эксплуатации находится более 1200 транспортных средств, оснащенных оборудованием ЕСКДП (из них около 400 эксплуатируются в приграничных районах, а также на участках ЕСКДП 2-го уровня за границей). На участках ЕСКДП 2-го уровня, расположенных на территории Швейцарии, эти транспортные средства ежедневно преодолевают расстояние приблизительно в 40 000 км.</p>
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Информация отсутствует
5.3 Другие меры	Информация отсутствует
<b>6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот</b>	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т. д.)	<p>Федеральное правительство может предоставлять инвестиционные средства на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• строительство, закупку, модернизацию или расширение инфраструктуры, установок и оборудования для перевалки грузов с одного вида транспорта на другой;</li> <li>• оснащение железнодорожным оборудованием для комбинированных перевозок;</li> <li>• строительство подъездных железнодорожных путей.</li> </ul> <p>Средства на инвестиции предоставляются только в том случае, если сами заявители также инвестируют некоторую сумму из своих собственных ресурсов. С учетом того, что законодательством предусмотрено выделение финансовой поддержки только на проекты, федеральное правительство</p>

не занимается планированием терминалов. В случае признания целесообразности того или иного проекта заявители (владельцы или операторы терминалов) получают начальный финансовый взнос при условии, что 40–60% собственных средств вносят они сами. Предоставление федеральным правительством стимулирующих мер зависит от того, насколько проект является интересным с точки зрения транспортной политики, а также от его рентабельности и оценки в плане соотношения стоимости и полезности. На период 2016–2019 годов на эти цели выделяется 250 млн швейцарских франков. Эти средства включают также ассигнования на инвестиции в строительство подъездных железнодорожных путей.

- 6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т. д.)

В соответствии с Постановлением о стимулировании железнодорожных грузовых перевозок (ПСЖГП) федеральное правительство компенсирует операторам комбинированных перевозок непокрытые расходы, не предусмотренные их бюджетными прогнозами, которые связаны с оказанием услуг в области комбинированных перевозок, запрошенных швейцарским федеральным правительством. Эти компенсации рассчитываются с учетом количества составов и перевезенных грузов. В 2018 году федеральное правительство выделило 112 млн швейцарских франков на трансальпийские несопровождаемые комбинированные перевозки и 30 млн швейцарских франков на перевозки с использованием «бегущего шоссе». В 2018 году для поддержки перевозок с повагонной отправкой по маршрутам, не пересекающим Альпы, были предоставлены субсидии в размере 9 млн швейцарских франков, и 6 млн швейцарских франков было выделено на поддержку грузовых железнодорожных перевозок по узкоколейным путям. Эти предусмотренные меры дополнительной финансовой поддержки позволяют операторам несопровождаемых комбинированных перевозок предлагать своим клиентам конкурентные цены по сравнению с автомобильным транспортом.

- 6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т. д.)

В соответствии с постановлением, касающимся платы за проезд большегрузных транспортных средств, владельцы транспортных средств, участвующие в несопровождаемых комбинированных перевозках, получают общее возмещение ПБТС по фиксированной ставке в размере около 22 швейцарских франков за грузовую единицу или полуприцеп длиной от 18 до 20 футов и 33 швейцарских франка — за грузовую единицу или полуприцеп длиной более 20 футов. Благодаря этой мере операторам автомобильного транспорта ежегодно выплачивается компенсация в размере около 20–25 млн швейцарских франков.

## 7. Меры поддержки в части нормативного регулирования

- 7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение

В соответствии с постановлением о водителях время, в течение которого водитель большегрузного транспортного средства находится в поезде, участвующем в комбинированных перевозках, может засчитываться как период нахождения на работе или добавляться при определенных условиях к ежедневному периоду отдыха.

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
7.2 Либерализация на начальном и конечном этапах перевозки	Информация отсутствует
7.3 Поддержание более высоких предельных норм веса для дорожно-транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Хотя максимальный вес грузовых автомобилей, имеющих более четырех осей, а также автопоездов и сочлененных транспортных средств, ограничен 40 тоннами, в случае их использования в рамках несопровождаемых комбинированных перевозок (контейнеров, съемных кузовов, полуприцепов) для доставки грузов в какой-либо швейцарский терминал или порт или из них максимально допустимый вес таких транспортных средств может быть увеличен до 44 тонн.
7.4 Упрощение контроля документов	Информация отсутствует
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Информация отсутствует
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Дополнительной мерой содействия перераспределению грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный является усиление контроля за движением большегрузных транспортных средств. Данная мера направлена на создание условий добросовестной конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом и дальнейшее повышение безопасности автомобильных перевозок, в частности по транзитным маршрутам, за счет более эффективного обеспечения соблюдения законодательства (запрета на движение транспортных средств, не соответствующих установленным требованиям). Были введены дополнительные проверки в новых специализированных техцентрах. В ходе контроля большегрузных автомобилей проверяются следующие параметры: вес, габариты и техническое состояние транспортного средства (тормоза, рулевое управление, общее состояние), наличие у водителя водительского удостоверения, соблюдение правил, определяющих время продолжительности работы и отдыха. Кроме того, полиция проверяет наличие в крови водителя алкоголя и наркотических веществ. В 2018 году на усиление контроля за движением большегрузных транспортных средств было выделено 27 млн швейцарских франков.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует
<b>8. Транспортные операции</b>	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Информация отсутствует
8.2 Либерализация доступа к сетям водного транспорта	Информация отсутствует

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
<b>9. Мониторинг рынка</b>	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных статистических данных	Федеральное бюро по транспорту располагает статистическими данными о динамике объемов грузов, перевозимых с помощью «бегущего шоссе» и в рамках несопровождаемых комбинированных перевозок. Кроме того, в рамках мониторинга сопутствующих мер Федеральное бюро по транспорту разработало количественные критерии для анализа, в частности базу данных о динамике опозданий составов, осуществляющих комбинированные перевозки.
9.2 Составление перечня узких мест	Информация отсутствует
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Информация отсутствует
<b>10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки</b>	Федеральное бюро по транспорту заказало в последние годы ряд исследований по комбинированным перевозкам. Эти исследования, в частности, были посвящены вопросу о последствиях открытия базисных туннелей для грузовых перевозок.
<b>11. Операторы интермодальных транспортных цепочек</b>	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Информация отсутствует
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информация отсутствует
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Информация отсутствует
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Практически все услуги, предоставляемые компанией Hupac SA, представляют собой перевозки челночными поездами между основными терминалами



<i>Цели и вопросы</i>	<i>Разъяснения</i>
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т. д.)	Компания Нирас SA внедрила также электронные системы, позволяющие резервировать места, отслеживать движение поездов и предоставлять клиентам информацию в случае задержек