



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят пятая сессия

Женева, 6–7 ноября 2012 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок

Доклад о положении дел 2012 года

Записка секретариата

I. Мандат

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа продолжает работу, проводившуюся прежней Европейской конференцией 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. В соответствии с решением Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/129, пункт 20) секретариат воспроизводит ниже обновленную информацию, представленную Испанией.
3. После рассмотрения на нынешней сессии Рабочей группы информации за 2012 год секретариат разместит эту информацию на вебсайте WP.24: <http://apps.unecce.org/NatPolWP249>.

II. Вопросник о национальных стратегических мерах по стимулированию интермодальных перевозок

Испания

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	За последнее десятилетие роль интермодальных перевозок в национальной транспортной политике Испании повысилась. В настоящее время интермодальные перевозки занимают важное место в Плане по инфраструктурам, транспорту и жилью на период 2012–2024 годов (ПИТЖ), который служит инструментом планирования политики в области транспорта, инфраструктур и жилья в Испании и который вскоре будет представлен.
2. Национальные и международные органы	Помимо ПИТЖ, который служит инструментом планирования, охватывающим различные виды транспорта, при Национальном совете по транспорту была создана Комиссия по интермодальным перевозкам, являющаяся высшим консультативным органом по вопросам транспорта, входящим в состав Министерства развития. В этой Комиссии представлены все провайдеры услуг (государственные и частные), а также пользователи транспорта (профсоюзы, пассажиры и грузоотправители). Она проводит регулярные совещания, на которых предлагает конкретные действия и анализирует осуществление предложенных мер и реализацию ПИТЖ.
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Что касается энергетики и окружающей среды, то в Испании осуществляется План развития энергетики и повышения энергоэффективности (2011–2020 годы) и ведется Национальный регистр выбросов парниковых газов, и в этой деятельности участвуют лица, ответственные за политику в области транспорта, входящие в состав рабочей группы по транспорту и изменению климата.</p> <p>На протяжении 10 лет функционирует Центр мониторинга устойчивой мобильности в городах. Он объединяет все транспортные консорциумы пассажиров крупных городов Испании в целях повсеместного распространения внедренных инновационных подходов и полученных результатов; в роли координатора этой деятельности выступает кафедра транспорта Мадридской высшей технической школы гражданского строительства.</p> <p>В 2011 году началось создание Центра мониторинга интермодальных грузовых перевозок по суше и морю.</p>

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

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Испания участвует во всех комитетах и рабочих группах, созданных Европейским союзом и Организацией Объединенных Наций, которые занимаются вопросами окружающей среды и выбросов загрязняющих веществ, политикой в области транспорта и инфраструктур и разработкой новых технологий, применяемых на транспорте.
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Плата за перевозки может устанавливаться свободно. В настоящее время на техническом уровне анализируется возможность введения платы за использование инфраструктур, которая позволила бы учитывать в цене внешние издержки автомобильного транспорта. Действие системы санкционирования цен распространяется только на автомобильные и железнодорожные перевозки, осуществляемые во исполнение обязательств относительно государственного обслуживания в соответствии с Регламентом (ЕК) № 1370/2007.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	ПИТЖ предусматривает создание логистических зон, в которых будут сгруппированы терминалы различных видов транспорта и использоваться новые технологии, с тем чтобы устранить издержки, обусловленные разногласиями между ними, и улучшить эксплуатационную совместимость.
4. Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	В испанском праве закреплены все международные нормы, кроме тех, которые касаются судоходных путей, поскольку таковых на испанской территории не существует.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Созданием логистических зон в Испании занимаются региональные административные органы. Вместе с тем в последние годы был разработан согласованный национальный план логистических узлов, что привело к улучшению существующих инфраструктур и прокладке железнодорожных путей в портах. Кроме того, получили развитие "морские автомагистрали", и были открыты новые линии морских перевозок на короткие расстояния, на которых имеется возможность погрузки на суда сопровождаемых или несопровождаемых автотранспортных средств.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Доступ к некоторым терминалам обеспечивается с помощью системы электронного контроля за транспортными средствами. Например, чтобы не происходило задержек на въезде в порт Валенсии, было установлено устройство, считающее регистрационные знаки грузовых автомобилей. Оно позволяет проверить в базе данных автотранспортного ведомства, имеет ли транспортное средство соответствующее разрешение, и установить, кому оно принадлежит, поэтому необходимость физического контроля отпадает.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<p>В частности, ведется работа над:</p> <ul style="list-style-type: none"> • созданием базовой сети железнодорожных логистических терминалов, которые будут круглосуточно и круглогодично отправлять и принимать поезда; • созданием моделей управления для оказания дополнительных и второстепенных услуг, предоставляемых самими железнодорожными предприятиями и предприятиями – поставщиками услуг на свой страх и риск и под свою непосредственную ответственность; • заключением договоров о качестве логистических услуг.
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Испания прилагает значительные усилия для внедрения в своей сети Европейской системы сигнализации и управления железнодорожным движением (ЕСУДЖ). Конкретно эта система устанавливается одновременно на объектах инфраструктуры и локомотивах для управления железнодорожным движением между Барселоной и французской границей.
5.2 Введение в действие систем электронной информации	В рамках политики, направленной на стимулирование железнодорожных грузовых перевозок, начались исследования по системам информации о нагрузке и автоматическим системам идентификации вагонов или контейнеров. При разработке таких систем должны приниматься во внимание предписания, касающиеся технических требований к эксплуатационной совместимости телематических приложений для грузовых перевозок.
5.3 Другие меры	
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	В настоящее время проводится оценка организации финансовой поддержки инвестиций в случае приобретения элементов мультимодального транспорта и соответствующих установок. Она будет зависеть от наличия средств в будущем.
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	В 2012 году начнется оказание помощи для международных грузовых перевозок по железной дороге с целью компенсации дополнительных издержек, обусловленных различной шириной колеи в Испании и Европе – издержек, которые несет только этот вид транспорта и которые подрывают конкуренцию между различными видами транспорта.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Не предусмотрены.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	<p>В Испании запреты и ограничения на движение устанавливаются постановлениями Генерального управления по транспортным потокам (ГУТП) Министерства внутренних дел, которое занимается государственными дорогами в целом, а также Советом внутренних дел правительства Каталонии и Советом внутренних дел правительства Страны Басков, которые занимаются дорогами, расположенными на их территориях. В настоящее время действуют следующие постановления: постановление ГУТП от 24 января 2012 года (опубликованное в Официальном вестнике Испании 4 февраля текущего года), постановление Страны Басков от 15 декабря 2011 года и постановление 2927/2011 правительства Каталонии от 15 декабря 2011 года.</p> <p>В этих постановлениях не предусмотрено исключений для комбинированных или интермодальных перевозок, кроме погрузки опасных грузов в портах и аэропортах, однако в этом случае необходимо заранее получить разрешение от ГУТП.</p>
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>Перевозчики Европейского союза должны иметь транспортную лицензию Сообщества. Перевозчики других стран должны иметь двустороннее разрешение.</p> <p>Если речь идет об отдельном полуприцепе, то перевозчик, прибывающий из третьей страны, должен доставить погрузенный в него груз в другую страну, помимо Испании, поскольку в противном случае речь будет идти о каботаже, который запрещен всеми двусторонними соглашениями, подписанными Испанией.</p>
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>При комбинированной перевозке максимально допустимая масса, которая может быть перемещена из места погрузки в порт или на ближайшую железнодорожную станцию, составляет 44 т при условии, что тягач имеет три оси.</p>
7.4 Упрощение контроля документов	<p>В настоящее время никакой разницы между интермодальными и унимодальными перевозками не существует.</p>
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>Никаких соглашений по комбинированным перевозкам не заключено, и никаких премиальных систем не существует.</p>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	<p>Никаких исключений в случае нарушений не делается. Жесткость санкций зависит от степени превышения разрешенных пределов, при этом какие-либо допуски отсутствуют.</p>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Доступ к железнодорожной сети для грузового транспорта либерализован.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В Испании внутренний водный транспорт, требующий регламентации, отсутствует.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Испания соблюдает все требования в отношении контроля данных, установленные Европейским союзом, и достигается это с помощью регламентов, касающихся автомобильных и железных дорог. Как уже упоминалось, в настоящее время создается центр мониторинга, который будет отслеживать потоки, происхождение и назначение интермодальных перевозок, а также их эволюцию с течением времени.
9.2 Составление перечня узких мест	Мы намерены определить в рамках ПИТЖ понятие дорожных пробок и решить существующие проблемы с целью увеличения объема грузовых перевозок.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	В Испании существует центр содействия морским перевозкам на короткие расстояния (ЦСМПКР), который работал в рамках одного из самых последних проектов "имитатор транспортных цепей" и систему "статистического мониторинга МПКР в Испании". В настоящее время готовится протокол о сотрудничестве между этим центром и Генеральным управлением по транспорту Министерства развития. Этот протокол должен быть подписан в ближайшие месяцы и будет предусматривать совместные задачи и обмен информацией с целью развития интермодальных перевозок.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Совсем недавно в Испании завершилась подготовка исследования по обзору хода внедрения и применения новых технологий на автомобильном и железнодорожном транспорте. В нем рассматриваются вопросы, касающиеся возможности отслеживания грузов и применения новых методов перевозки и соответствующего оборудования, а также контроля за ними. Выводы этого исследования будут использованы для будущих разработок.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	В настоящее время Испания создает два трансграничных центра мониторинга – один на границе с Португалией (испано-португальский центр мониторинга перевозок), а другой – на границе с Францией (центр мониторинга перевозок через Пиренеи).

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Этот вопрос в настоящее время анализируется; кроме того, он включен в ПИТЖ.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Данные отсутствуют.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Данные отсутствуют.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	См. цель 10.
