



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 30 ноября – 1 декабря 2015 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

Национальные меры политики

для стимулирования интермодальных перевозок

Национальные стратегии в области интермодальных перевозок

Представлено правительством Словении

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. 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. Ниже приведена информация, представленная Словенией.

3. После того как Рабочая группа рассмотрит информацию за 2015 год на нынешней сессии, секретариат разместит эту информацию на веб-сайте WP.24 по адресу <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.



II. Вопросник о национальных стратегических мерах по стимулированию интермодальных перевозок

Словения

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Географическое положение Словении дает ей преимущество в плане осуществления перевозок в рамках интегрированной европейской системы, функционирующей под воздействием глобальных экономических тенденций. Развитие комплексного логистического обслуживания позволило бы Словении удовлетворять спрос на соответствующие услуги на территории Центральной, Южной и Юго-Восточной Европы. В связи с переводом производства на Дальний Восток большое значение вновь приобрело транспортное сообщение по Средиземному морю, в том числе через Суэцкий канал. Средиземное море, омывающее территорию значительной части Европы, также имеет сравнительные преимущества, обеспечивающие возможность развития портов и транспортных услуг.</p> <p>Словения будет поддерживать развитие интермодальных перевозок при помощи соответствующей бюджетной политики. Предоставление комплексных логистических услуг для осуществления экономических поставок на основе взаимодействия поставщиков таких услуг наряду с реализацией современной, затратоэффективной и экологичной транспортной политики обеспечат рентабельность интермодальных перевозок в условиях национального грузового сообщения (автомобильным и железнодорожным транспортом) в долгосрочной перспективе. Словения намерена всесторонне поддерживать разработку новых технологий, способствующих развитию различных видов интермодальных перевозок, внешней логистики и глобальной оптимизации цепей поставок, а также снижению неблагоприятных экологических последствий перевозок.</p> <p>Существенный потенциал, которым обладает Словения в плане развития обслуживания (в частности, в области транспорта и сопутствующих логистических услуг), важен для удовлетворения экономического спроса не только внутри страны, но и на европейском уровне. Основой этого потенциала является географическое положение Словении: она находится на внешней границе Европейского союза (ЕС) и является пунктом пересечения осей трансъевропейских сетей (ТЭС-Т) и «морских автомагистралей», а также отправной и конечной точкой для транспортных маршрутов по всем направлениям в Центральной и Юго-Восточной Европе. Однако Словения отстает от соседних стран в этом</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 этой резолюции, были соответствующим образом объединены секретариатом (например, вопросы, касающиеся «добросовестной конкуренции» и «транспарентного и конкурентного ценообразования», упоминаются в различных пунктах резолюции ЕКМТ).

отношении. Концепция экономического предложения предусматривает, прежде всего, устранение узких мест, перевалку грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный и развитие интермодальных технологий. Для этого в Словении необходимо создать систему грузовых перевозок, в основе которой лежали бы комплексные логистические решения, охватывающие в том числе управление цепями поставок, глобальное планирование внешней логистики и применение информационных технологий для мониторинга и контроля грузовых потоков.

Стратегические меры для развития предложения в секторе транспорта главным образом связаны с активизацией усилий, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры, развитием внутренних транспортных соединений в стране и интеграцией в международные транспортные потоки, в частности ТЕС. Этот процесс должен также предусматривать развитие необходимых связей с логистическими и распределительными центрами и терминалами интермодальных грузовых перевозок.

2 Национальные и международные органы

2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)

Цюрихский процесс, в основе которого лежит Цюрихская декларация, является официальной платформой для сотрудничества министров транспорта альпийских стран.

Министерство инфраструктуры Республики Словения получило двухлетний мандат (2014–2016 годы) на председательство в рамках этого процесса.

В целях повышения уровня безопасности для всех участников дорожного движения и оптимизации трансальпийских транспортных потоков министры транспорта, принимающие участие в Цюрихском процессе, приветствуют любые меры, направленные на переключение перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный в интересах устойчивого развития.

Мы исходим из того, что развитие грузовых железнодорожных, а также сопровождаемых и несопровождаемых комбинированных (автомобильно-железнодорожных) перевозок может обеспечиваться путем:

- совершенствования объектов железнодорожной инфраструктуры, включая обеспечение безопасности железнодорожных туннелей (ликвидация узких мест), и в частности оборудования терминалов, предназначенных для комбинированных трансальпийских перевозок;
- повышения привлекательности и качества услуг, предлагаемых железнодорожным транспортом (гарантия доступа к сети, график движения, количество поездов, время движения, оборудование вагонов для перевозки водителей, приоритетные «нитки» графика для грузовых поездов, качество обслуживания и т.д.);

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<ul style="list-style-type: none"> • оказания финансовой поддержки без ущерба для надлежащего функционирования рынка и при обеспечении конкурентоспособности комбинированных перевозок по сравнению с перевозками автомобильным транспортом; • оказания поддержки в деле разработки новых технологий и новаторских решений в сфере комбинированных перевозок; • укрепления сотрудничества (между государственными органами, операторами комбинированных перевозок и железнодорожными компаниями) на национальном и международном уровне. <p>В качестве председателя Словения координирует деятельность всех пяти рабочих групп.</p> <p>Альпийская конвенция представляет собой международный договор для устойчивого развития и охраны Альп, участниками которого являются альпийские страны (Австрия, Франция, Германия, Италия, Лихтенштейн, Монако, Словения и Швейцария) и ЕС.</p> <p>Словения принимает активное участие в деятельности по достижению основных целей Рабочей группы по транспорту, к числу которых относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> • разработка скоординированных информационных ресурсов в сферах транспорта и туризма; • осуществление Альпийской конвенции и, в частности, Транспортного протокола к ней в целях определения общего метода для разработки справочного документа, касающегося статьи 15 Протокола; • уменьшение негативного воздействия транспорта на окружающую среду; • анализ, формирование и развитие передовой практики, в частности для целей устойчивой мобильности в городских районах и за их пределами.
3 Расходы и цены	<p>Последняя поправка к директиве 1999/62/ЕС, касающейся взимания пошлин с большегрузных транспортных средств за использование определенных объектов инфраструктуры (директивы 2011/76/EU и 2006/38/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 сентября 2011 года), впервые предусматривает возможность интернализации внешних издержек, связанных с атмосферным и шумовым загрязнением, источником которого является дорожный транспорт. Стратегия развития транспорта Словении (проект документа) предусматривает переход к интернализации таких издержек.</p>
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Национальный закон о дорожных сборах будет включать правила взимания платы за проезд, основанных на уровне атмосферного и шумового загрязнения, источником которого являются большегрузные транспортные средства. Без особых комментариев.
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	Словения не имеет судоходных внутренних водных путей международного значения. По этой причине Протокол по внутренним водным путям не был ратифицирован.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Без особых комментариев.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Без особых комментариев.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Без особых комментариев.
5 Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Словения прилагает усилия для повышения степени эксплуатационной совместимости ее сети в соответствии с европейскими стандартами. Словения осуществляет разработку глобальной системы мобильной связи для железнодорожного сообщения (ГСМ–ЖД) в целях перехода на Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в соответствии с решением ЕС 2012/88/EU и на основе национального плана действий. ЕСУЖД первого уровня уже функционирует в основной сети ЕС на территории Словении.
5.2 Внедрение электронных информационных систем	Без особых комментариев.
5.3 Прочие меры	Без особых комментариев.
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Словения предоставляет финансовую поддержку для закупки транспортного оборудования и внедрения новых технологий и инновационных решений в рамках открытых конкурсов на реализацию проектов «умной специализации» и внедрения инновационных технологий, а также в контексте операционной программы, осуществляемой в соответствии с политикой сплочения ЕС на 2014–2020 годы.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
6.2 Финансовая поддержка деятельности (целевая, на начальном этапе и т.д.)	Без особых комментариев.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Без особых комментариев.
7 Меры поддержки в части нормативного регулирования	<p data-bbox="724 636 1011 665">Ограничения движения</p> <p data-bbox="724 683 1417 745">Для большегрузных транспортных средств весом свыше 7,5 т действуют следующие ограничения движения:</p> <ul data-bbox="724 763 1453 981" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="724 763 1390 826">• по воскресеньям и в праздничные дни – с 8 ч. 00 м. до 21 ч. 00 м.; <li data-bbox="724 844 1378 873">• в Страстную пятницу – с 14 ч. 00 м. до 21 ч. 00 м.; <li data-bbox="724 891 1453 981">• на трассе G1-3 Марибор – Долга Вас – с 8 ч. 00 м. в субботу до 21 ч. 00 м. в воскресенье; по субботам с 8 ч. 00 м. до 15 ч. 00 м. разрешено только местное движение. <p data-bbox="724 999 1422 1061">С конца последней недели июня до конца первой недели сентября действуют следующие ограничения движения:</p> <ul data-bbox="724 1079 1390 1189" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="724 1079 1251 1108">• по субботам – с 8 ч. 00 м. до 13 ч. 00 м.; <li data-bbox="724 1126 1390 1189">• по воскресеньям и в праздничные дни – с 8 ч. 00 м. до 21 ч. 00 м. <p data-bbox="724 1207 1066 1236">На нижеуказанных трассах:</p> <ul data-bbox="724 1254 1453 1509" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="724 1254 1023 1283">• A1 Любляна – Копер; <li data-bbox="724 1301 1453 1364">• R409, G102 в R208: Любляна – Логатец – Раздрто – Черный Каль – Срмин; <li data-bbox="724 1382 1417 1411">• N5, N6, R406, R741, G111 Скофие – Копер – Сечовле; <li data-bbox="724 1429 1158 1458">• G11 Копер – Смарье – Драгонья; <li data-bbox="724 1476 1307 1505">• G6 Постойна – Илирска-Бистрица – Елшане. <p data-bbox="724 1527 975 1556">Другие ограничения</p> <p data-bbox="724 1574 1453 1671">В Словении во время снегопада дороги закрыты для грузовых транспортных средств с прицепами и транспортных средств, перевозящих опасные грузы.</p> <p data-bbox="724 1688 1453 1832">Во время снегопада водители грузовых транспортных средств, движение которых запрещено, должны своевременно остановиться в соответствующих пунктах вне дороги; они не имеют права продолжать движение по объездным дорогам.</p> <p data-bbox="724 1850 1453 1962">После того как дороги вновь становятся пригодными для движения всех транспортных средств, служба, ответственная за обслуживание дорожных трасс, сообщает об окончании действия запрета на движение.</p>
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	

- | | | |
|-----|---|---|
| 7.2 | Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки | <p>Ограничения на движение также вводятся при скорости ветра свыше 80 км/ч.</p> <p>Указом о сокращении движения на дорогах в Республике Словения предусмотрено, что грузовые автомобили, осуществляющие движение в конце недели и во время национальных праздников, освобождаются от соблюдения этого положения, если они участвуют в комбинированных железнодорожных или морских перевозках.</p> |
| 7.3 | Более высокие предельные нормы веса для дорожно-транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы | <p>В случае автомобильных перевозок (включая начальные и конечные этапы перевозки) автотранспортные средства, зарегистрированные в Европейском союзе или Европейской экономической зоне и имеющие лицензию Сообщества, освобождаются от действующих ограничений при условии соблюдения соответствующих правовых норм, установленных Европейским союзом (в частности, также регламентом 1072/2009 ЕК).</p> <p>Изыятия в отношении веса</p> <p>В соответствии с Указом о комбинированных перевозках увеличение общей массы до 44 т допускается в случае:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. транспортных средств, перевозящих интермодальные транспортные единицы; 2. прицепов, усиленных для нагрузок при несопровождаемых перевозках, а также 3. составов сцепленных транспортных средств с пятью и более осями, осуществляющих комбинированные перевозки (автомобильно-железнодорожные) и прибывающих в терминалы или выезжающих из них, при условии, что состав пригоден для перевозки съемных кузовов. |
| 7.4 | Упрощение контроля документов | <p>Специальных мер для упрощения контроля документов в случае комбинированных перевозок не предусмотрено.</p> |
| 7.5 | Система бонусов в случае интермодальных перевозок | <p>Заклучены многочисленные двусторонние соглашения по перевозке грузов автомобильным транспортом, которые содержат дополнительные положения в целях содействия развитию комбинированных перевозок. В случае стран, которые не являются членами Европейского союза, эти дополнительные положения предусматривают, помимо других конкретных мер, что при использовании метода контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) в направлении Словении, из нее и по ее территории будут выдаваться дополнительные разрешения на перевозку грузов автомобильным транспортом.</p> |
| 7.6 | Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок | <p>Обеспечение соблюдения правил грузовых перевозок автомобильным транспортом осуществляется в соответствии с правилами ЕС.</p> |

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В соответствии с действующими в Словении социальными нормативами время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контейнерным составом (с горизонтальной перегрузкой), будет засчитываться в качестве периода отдыха, если у водителя есть доступ к спальному месту.
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Либерализация доступа к железнодорожной сети осуществляется в соответствии с законодательством ЕС.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Словения не имеет судоходных внутренних водных путей международного значения.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбором данных об интермодальных/комбинированных перевозках занимается Статистическое управление Республики Словения в соответствии с Указом о комбинированных перевозках (Официальный вестник № 4/2001).
9.2 Составление перечня узких мест	Анализ узких мест применительно к железнодорожной и автомобильной инфраструктуре был выполнен при помощи применяемой в Словении модели дорожного движения, а его результаты послужили ценным вкладом в разработку Стратегии развития транспорта в Республике Словения на период 2020–2030 годов и приведены в докладе об этой стратегии.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Каботажное судоходство развивается на базе порта Копер. Отделения информации о морских каботажных перевозках еще не созданы.
10 Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	В настоящее время конкретные мероприятия, стимулирующие развитие инноваций, не осуществляются.
11 Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Правительство Республики Словения подписало соглашения, касающиеся комбинированных перевозок, с правительствами Болгарии, Хорватии, Чешской Республики и Словацкой Республики.
11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Правила перевозки опасных грузов МПОГ и ДОПОГ полностью соблюдаются. Осуществляется подготовка консультантов по вопросам безопасности. Для всех сотрудников два раза в год проводятся практические учебные мероприятия.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Без особых комментариев.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Без особых комментариев.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Внедрены системы контроля и отслеживания (местные ИТ-технологии, связанные с системой «Цезарь» и ГНСС). Используются также электронное бронирование, выставление счетов в электронной форме и интерфейсы для взаимодействия с крупными клиентами.
