



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 Швейцарией.

3. После рассмотрения на нынешней сессии Рабочей группы информации за 2012 год секретариат разместит эту информацию на вебсайте WP.24: <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.

II. Вопросник о национальных стратегических мерах по стимулированию интермодальных перевозок

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Комбинированные перевозки являются одним из главных направлений швейцарской транспортной политики с учетом их роли как инструмента стимулирования перераспределения грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. Комбинированные транспортные операции начали осуществляться в Швейцарии в 1968 году.</p> <p>Меры по поддержке и стимулированию комбинированных перевозок включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Введение 1 января 2001 года платы за большегрузные транспортные средства (ПБТС) в зависимости от вида услуг. 1 января 2005 года размер сбора был увеличен и был установлен максимальный вес грузового автотранспортного средства – 40 тонн. Еще один раз размер сбора был изменен в 2008 году. В 2011 году с большегрузного автотранспортного средства весом 40 т, проехавшего 300 км по швейцарской территории, взималось в среднем 288 швейцарских франков²; • Строительство новых трансальпийских железнодорожных переходов (общей стоимостью 18,7 млрд. шв. фр. в ценах 1998 года). В июне 2007 года был открыт базисный туннель Лечберг. В конце 2016 года будет введен в действие базисный туннель Готард (в южном направлении продолжением ему служит туннель Сенери); • Соглашение о наземном транспорте между Европейским союзом и Швейцарией: это соглашение направлено непосредственно на стимулирование и финансовую поддержку комбинированных перевозок; <p>Закон о перераспределении грузовых перевозок по видам транспорта, вступивший в силу 1 января 2001 года и подкрепленный кредитной базой в размере 2,85 млрд. шв. фр. до 2010 года, позволил осуществить ряд мер в области автомобильных и железнодорожных перевозок (в частности, оказать им финансовую поддержку). 1 января 2010 года он был заменен Законом о перераспределении грузовых перевозок. Этот закон, в частности, предусматривает, что через два года после открытия базисного туннеля Готард количество грузовиков, следующих транзитом через Альпы, будет ограничено 650 000 в год. Для достижения этой цели швейцарский парламент принял общую кредитную программу, на первоначальном этапе предусмат-</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).

² В остальной части документа швейцарские франки будут указываться как шв. фр.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
2. Национальные и международные органы	<p>ривающую выделение 1,6 млрд. шв. фр. на период 2011–2018 годов, с тем чтобы облегчить грузовые перевозки через Альпы. Однако в результате адаптации стоимости железнодорожных перевозок (был вычтен страховой взнос, связанный с перевозкой грузов), сумма этого кредита была уменьшена на 105 млн. и составила 1,495 млрд. шв. фр. С 2011 года субсидии на комбинированные перевозки, не проходящие через Альпы, вычитаются из предельной суммы расходов на стимулирование грузовых перевозок по маршрутам, не пересекающим Альпы, и из этой же суммы финансируются субсидии на железнодорожные перевозки при повагонной отправке. Планируется, что кредитная программа для железнодорожных грузовых перевозок по маршрутам, не пересекающим Альпы, будет действовать до 2015 года, предусматривая выделение приблизительно 30 млн. шв. фр. в год. В рамках проекта "Глобальная стратегия стимулирования железнодорожных грузовых перевозок по швейцарской территории" швейцарский парламент, возможно, примет в 2014 году решение о том, следует ли с помощью субсидирования оперативных расходов стимулировать развитие железнодорожных грузовых перевозок по маршрутам, не пересекающим Альпы, после 2015 года.</p>
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Информация отсутствует.
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Информация отсутствует.
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Одной из целей ПБТС является стимулирование перехода от автомобильных грузовых перевозок к железнодорожным. Путем интернализации расходов на инфраструктуру и внешних издержек введение таких сборов способствовало улучшению базовых условий железнодорожных перевозок.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информация отсутствует.
4. Сети, терминалы и логистические центры	

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	Швейцария ратифицировала Соглашение СЛКП 11 февраля 1993 года и Протокол к нему по внутренним водным путям 4 марта 1998 года. Применяются 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.
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Введение в действие систем электронной информации	В 2009 году министерства транспорта Германии, Италии, Нидерландов и Швейцарии подписали совместную декларацию, предусматривающую создание ЕСКДП (Европейской системы контроля за движением поездов) во всем коридоре 1 (Антверпен/Роттердам-Генуя). Швейцария выступает в качестве первопроходца в деле внедрения этой стандартной системы, обеспечивающей автоматическую сигнализацию и контроль за поездами. На новой железнодорожной линии между Матштеттенем и Ротристом, а также в базисном туннеле Лечберг была успешно установлена система ЕСКДП 2-го уровня. Предполагается, что эта система будет использована также в туннелях Готтард и Сенери. На других частях железнодорожной сети со стандартной колеей нынешние системы на первоначальном этапе заменяются на ЕСКДП 1-го уровня (ограниченное наблюдение).
5.2 Внедрение электронных информационных систем	Информация отсутствует.
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>В соответствии с постановлением о стимулировании железнодорожных грузовых перевозок (ПСЖГП) швейцарское правительство может предоставлять невозмещаемые инвестиционные средства или кредиты на:</p> <ul style="list-style-type: none"> • строительство, закупку и модернизацию или расширение инфраструктуры, установок и оборудования для перевалки грузов с одного вида транспорта на другой; • разработку железнодорожного оборудования для комбинированных перевозок; • закупку железнодорожных вагонов для комбинированных перевозок; • осуществление других инвестиций, облегчающих и стимулирующих комбинированные перевозки. <p>Средства на инвестиции предоставляются только в том случае, если заявители также инвестируют какую-либо сумму из своих собственных ресурсов. С учетом того, что законодательством предусмотрена финансовая поддержка только проектной деятельности, швейцарское правительство строить терминалы не планирует. Заявители (владельцы или операторы терминалов) получают, в случае признания целесообразности их проекта, начальный финансовый взнос при условии, что каждый из них вносит собственные средства в размере по крайней мере 20%. Стимулирующий взнос швейцарского правительства зависит от того, насколько проект является интересным с точки зрения транспортной политики, а также от его рентабельности и от оценки соотношения его стоимости и полезности. На эти цели выделяется 40 млн. шв. фр. в год в рамках многолетней программы на 2009–2013 годы.</p> <p>При некоторых обстоятельствах финансовая поддержка может также быть оказана строительству терминалов за пределами Швейцарии, особенно если это будет способствовать увеличению доли железнодорожных перевозок через Швейцарию.</p> <p>Согласно законодательству, регулирующему строительство подъездных железнодорожных путей, частные компании могут получать невозмещаемые субсидии на строительство подъездных путей, ведущих непосредственно к их объектам. Ассигнования на эти цели составляют около 20 млн. шв. фр. в год.</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	<p>В соответствии с ПСЖГП швейцарское правительство участвует также в покрытии оперативных расходов (расходов, не предусмотренных бюджетными прогнозами), связанных с оказанием запрошенных швейцарским правительством услуг в области комбинированных перевозок. Эти пособия рассчитываются с учетом количества составов и перевозимых грузов. В 2011 году швейцарское правительство выделило на железнодорожные грузовые перевозки в общей сложности 243 млн. шв. фр., из которых 21 млн. был выделен в рамках меро-</p>

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
	<p>приятый, направленных на смягчение воздействия сильного швейцарского франка. 162 млн. шв. фр. было выделено на трансальпийские несопровождаемые комбинированные перевозки, 16 млн. – на несопровождаемые комбинированные перевозки по маршрутам, не пересекающим Альпы, и 36 млн. – на "катящиеся шоссе". В 2011 году для поддержки перевозок с повагонной отправкой по маршрутам, не пересекающим Альпы, были предоставлены субсидии в размере 23 млн. шв. фр. и 6 млн. шв. фр. было выделено на поддержку грузовых железнодорожных перевозок по узкоколейным путям.</p>
	<p>Швейцарское федеральное бюро по транспорту и компания "Ральпен СА" договорились о создании механизма, гарантирующего финансирование деятельности этой компании из средств, выделяемых швейцарским правительством на перевозки методом "катящееся шоссе" от Фрайбурга-им-Брайсгау до Новары и из Базеля до Кьяссо, до 2018 года. При этом компания "Ральпен СА" получает субсидии на транспортировку большегрузных автомобилей. Благодаря такому многолетнему соглашению компания "Ральпен СА" обеспечит необходимые инвестиции и будет обязана оказывать соответствующие услуги до 2018 года. Затем действие нынешнего соглашения будет продлено на последующие годы.</p>
	<p>Швейцарское федеральное бюро по транспорту отметило, что в результате экономического кризиса, объем несопровождаемых комбинированных перевозок сокращается быстрее, чем объем автомобильных перевозок. Это объясняется конкуренцией и эволюцией цен в автомобильном секторе. Для того чтобы сбалансировать эту противоречивую динамику автомобильных и несопровождаемых комбинированных перевозок, в 2009 году швейцарское правительство приняло решение значительно увеличить максимальную финансовую поддержку в расчете на партию груза. Предполагается, что эти меры дополнительной финансовой поддержки позволят операторам несопровождаемых комбинированных перевозок предлагать своим клиентам конкурентные цены по сравнению с автомобильным транспортом.</p>
<p>6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)</p>	<p>В соответствии с нормативными положениями ПСЖГП владельцы дорожных транспортных средств, участвующие в несопровождаемых комбинированных перевозках, получают общее возмещение ПБТС в размере около 24 шв. фр. на грузовую единицу или полуприцеп длиной от 18 до 20 футов и 37 шв. фр. – за грузовые единицы или полуприцепы длиной более 20 футов. Благодаря этой мере операторы автомобильного транспорта ежегодно получают возмещение в размере около 20 млн. швейцарских франков.</p>
<p>7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования</p>	

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	В соответствии с постановлением о водителях, время, в течение которого водитель грузового автомобиля находится в поезде, участвующем в комбинированных перевозках, может засчитываться как период нахождения на работе или при определенных условиях добавляться к ежедневному периоду отдыха.
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Информация отсутствует.
7.3 Более высокие предельные нормы 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 несопровождаемых комбинированных перевозках (контейнеров, съемных кузовов, полуприцепов) для доставки грузов в какой-либо терминал или швейцарский порт или из них, максимально допустимый вес таких транспортных средств 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	<p>Дополнительной мерой содействия уменьшению объема автомобильных грузовых перевозок и росту объема грузовых перевозок железнодорожным транспортом является совершенствование контроля за движением большегрузных транспортных средств. Цель заключается в создании справедливых условий конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом и дальнейшем повышении безопасности дорожного движения, в частности по транзитным маршрутам, за счет более эффективного обеспечения соблюдения законодательства (движение транспортным средствам, не соблюдающим установленные требования, запрещено). В качестве первого шага была усилена система мобильного контроля большегрузных автомобилей. В качестве второго шага были введены дополнительные проверки в новых специализированных техцентрах.</p> <p>В ходе контроля большегрузных автомобилей проверяется следующее: вес, габариты и техническое состояние транспортного средства (тормоза, рулевое управление, общее состояние), наличие водительского удостоверения у водителя, соблюдение правил, определяющих время продолжительности управления и отдыха. Кроме того, полиция проверяет наличие в крови водителя алкоголя и наркотиков.</p> <p>В 2010 году на совершенствование проверок большегрузных автомобилей было выделено 24 млн. шв. фр. Необходимые средства были взяты из ПБГС.</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Информация отсутствует.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Информация отсутствует.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	<p>Швейцарское федеральное бюро по транспорту ежемесячно получает статистические данные об объемах грузов, перевозимых в рамках сопровождаемых (РоЛа) и несопровождаемых комбинированных перевозок.</p> <p>В рамках принятых Швейцарским федеральным бюро по транспорту аналитических мер поддержки им были также разработаны качественные критерии, в частности база данных о динамике опозданий составов, осуществляющих комбинированные перевозки.</p>
9.2 Составление перечня узких мест	Информация отсутствует.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Информация отсутствует.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	<p>Швейцарское федеральное бюро по транспорту за последние годы провело несколько исследований по комбинированным перевозкам. Они касались, в частности, следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> • воздействия несопровождаемых комбинированных перевозок на обычные грузовые железнодорожные перевозки; • последствий экономического кризиса для несопровождаемых комбинированных перевозок; • краткосрочных последствий открытия базисного туннеля Лечберг для грузовых перевозок.
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.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Информация отсутствует.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Практически все услуги, предоставляемые фирмой "Хупак СА" – это перевозки челночными поездами между основными терминалами.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Фирма "ХУПАК" внедрила также электронные системы, позволяющие резервировать места, отслеживать движение поездов и предоставлять клиентам информацию в случае задержек.
