



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Шестьдесят четвертая сессия**

Женева, 20–22 октября 2021 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Политика и меры в поддержку интермодальных перевозок:**Меры национальной политики по стимулированию
интермодальных перевозок****Сводная резолюция о комбинированных перевозках
Европейской конференции министров транспорта****Записка секретариата****I. Введение**

1. В соответствии с решением КВТ Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) продолжает работу, которую проводила прежняя Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области: а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок; б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).
2. В настоящее время сопоставимая информация по 19 государствам — членам ЕЭК подготовлена на английском, русском и французском языках (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).
3. На своей предыдущей сессии WP.24 решила обсудить Сводную резолюцию ЕКМТ о комбинированных перевозках на нынешней сессии и просила представить ее в качестве официального документа. В настоящем документе содержится Сводная резолюция ЕКМТ о комбинированных перевозках.

II. Сводная резолюция о комбинированных перевозках

Совет министров, собравшийся в Бухаресте 29 и 30 мая 2002 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ предыдущие резолюции №№ 59, 65, 67 и доклады СЕМТ/CM(91)25, СЕМТ/CM(94)13/FINAL, СЕМТ/CM(95)12, СЕМТ/CM(96)16, СЕМТ/CM(98)15/FINAL и СЕМТ/CM(2000)3/FINAL, а также содержащиеся в них рекомендации по действиям, направленным на стимулирование комбинированных перевозок;



СЧИТАЯ полезным объединить в одном четко сформулированном кратком документе основные положения принятых решений по этой теме, который в то же время не должен заменять последние подробные доклады [СЕМТ/СМ(95)12, СЕМТ/СМ(98)15/FINAL, СЕМТ/СМ(2000)3/FINAL];

ОТМЕЧАЯ, что другие резолюции, одобренные министрами стран ЕКМТ, включая Резолюцию 2000/3 по налогам и сборам на транспорте [СЕМТ/СМ(2000)13/FINAL] и проект Резолюции по развитию европейских железных дорог [СЕМТ/СМ(2002)2] оказывают непосредственное воздействие на развитие комбинированных перевозок;

БУДУЩИ УБЕЖДЕН в том, что комбинированные перевозки должны играть важную роль в качестве экологически чистой альтернативы автомобильному транспорту в будущих транспортных системах, для того чтобы обеспечить соответствие экологическим и экономическим требованиям устойчивых транспортных систем;

ОТМЕЧАЯ проблемы, которые еще существуют в секторе комбинированных перевозок, в частности:

- отсутствие в настоящее время практики установления и начисления справедливых цен, что нарушает условия справедливой конкуренции в пользу автомобильного транспорта в ущерб комбинированному транспорту, который является более экологически чистым, поскольку включает в себя железнодорожный, внутренний водный транспорт и/или каботажное судоходство;
- необходимость развивать комбинированные перевозки не только по автомобильным и железным дорогам, но и с использованием внутренних водных путей и каботажного судоходства, а также соответствующие стыковочные узлы инфраструктуры (терминалы и порты) между этими видами транспорта;
- проблемы с терминалами и оборудованием, операционной совместимостью между отдельными видами транспорта и внутри них (включая размеры интермодальных транспортных единиц), общим временем перевозки и пунктуальностью, административными формальностями и правилами (включая операции по пересечению границ), что в целом влияет на качество услуг;
- сравнительно низкая конкурентоспособность комбинированных перевозок, как в плане качества, так и с точки зрения затрат/цен;

НАПОМИНАЕТ, что термины «интермодальный», «мультимодальный» и «комбинированный» определяются в соответствии с терминологией, относящейся к комбинированным перевозкам, которая была принята Советом министров ЕКМТ в 1992 году по полному согласованию с Европейским союзом и Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и которая была обновлена этими тремя организациями в 2001 году;

ПОДЧЕРКИВАЕТ, что:

- развитие комбинированных перевозок является не только одной из важных задач транспортной политики во многих государствах — членах ЕКМТ, но и может вносить вклад в устойчивую транспортную политику;
- отмечаемое в последние годы увеличение грузовых перевозок, в частности автомобильных, с учетом прогноза их дальнейшего роста может привести к возникновению «узких мест» на основных международных и национальных автомагистралях во многих странах и что такие «узкие места» уже существуют на определенных транспортных направлениях;
- конкурентоспособность комбинированных перевозок должна быть улучшена как в плане качества, так и с точки зрения затрат/цен;

РЕКОМЕНДУЕТ:

Национальным и международным органам

- укреплять, как на национальном, так и на международном уровнях, координацию взаимодействия между политикой в области охраны окружающей среды, землепользования и транспорта;
- улучшать основу для рационального развития и стимулирования комбинированных перевозок;

В отношении затрат и цен

- создавать справедливые условия конкуренции между различными видами транспорта (в частности, через интернализацию внешних затрат), а также обеспечивать прозрачность условий конкуренции на каждом виде транспорта;
- поощрять развитие более дешевых и более эффективных стыковочных узлов между видами транспорта;

В отношении транспортных сетей

- внедрять и обеспечивать соблюдение стандартов, принятых на международном уровне (например, Соглашение СЛКП¹ и Протокол к нему о комбинированных перевозках по внутренним водным путям), на согласованных маршрутах;
- обеспечить, чтобы региональные планы включали интеграцию терминалов для комбинированных перевозок в процесс планирования деятельности в области коммерческих грузовых перевозок и логистических центров, в том числе когда это касается соседних стран, и в этой связи предусмотреть возможность инвестиционных субсидий для терминалов, соблюдая при этом правила государственной поддержки и конкуренции;
- концентрировать финансовые усилия для устранения «узких мест»;
- прямо или косвенно выделять государственные ресурсы на инфраструктуру для улучшения доступа к терминалам и терминального оборудования для перегрузки, хранения и обработки интермодальных транспортных единиц (ИТЕ), соблюдая при этом правила государственной поддержки и конкуренции;

В отношении операционной совместимости

- улучшать совместимость различных сетей;
- обеспечивать, насколько это возможно, устранение препятствий для международных комбинированных перевозок, связанных с недостатками инфраструктуры, перегрузочных мощностей или подвижного состава, путем принятия надлежащих мер, если можно ожидать чистую выгоду для общества;
- обеспечивать стабильность максимальных габаритных ограничений дорожных транспортных средств в правовых рамках, установленных Европейским союзом (Директива 96/53/ЕС), с целью создания общепринятой основы для стандартов на комбинированные транспортные единицы;
- ускорить процесс улучшения совместимости между железнодорожными информационными системами и системами сигнализации, с тем чтобы добиться большей равномерности транспортных потоков, как это предусмотрено в проекте Резолюции по развитию европейских железных дорог (СЕМТ/СМ(2002)2);
- поддержать разработку штабелируемых интермодальных транспортных единиц, пригодных для использования в каботажном судоходстве и на внутренних водных путях;

¹ СЛКП — Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

- содействовать использованию эффективных и совместимых электронных информационных систем для обеспечения обмена данными между транспортными операторами в различных государствах-членах и автоматической выдачи и обработки транспортных и сопроводительных документов, а также для предоставления надежной информации владельцам грузов, диспетчерам и другим участникам транспортного процесса;

В отношении финансовых мер, соблюдая при этом правила государственной поддержки и конкуренции

- содействовать, путем оказания финансовой и/или фискальной поддержки, первоначальным закупкам транспортного оборудования, такого как подвижной состав или ИТЕ;
- предоставлять — с учетом нынешней ситуации (при условии что транспортные налоги и сборы не предназначены для интернализации внешних издержек) и с соблюдением правил конкуренции — финансовую помощь для покрытия определенных операционных расходов или на начальной стадии новых услуг по комбинированным перевозкам;
- оказывать поддержку мерам, направленным на повышение эффективности и качества услуг по комбинированным перевозкам;
- предоставлять по возможности частичное или полное освобождение от налогов, сборов и пошлин, связанных с использованием дорожной инфраструктуры транспортными средствами, участвующими в комбинированных транспортных операциях, особенно на начальном и конечном этапах;
- привлекать частный капитал, который в любом случае необходим для развития комбинированных перевозок;

В отношении мер регулирования и контроля

- рассмотреть возможность предоставления исключений из некоторых ограничений и запретов на движение, обычно применяемых к международным автомобильным перевозкам;
- либерализовать, по крайней мере на основе взаимности, начальные и конечные этапы автомобильных перевозок в рамках международных комбинированных перевозок;
- сохранять более высокие ограничения по весу для дорожных транспортных средств, используемых для перевозки ИТЕ на начальных и конечных этапах;
- поддерживать все усилия, направленные на сокращение, стандартизацию и упрощение документов, используемых в комбинированных перевозках;
- предусматривать проведение таможенного и пограничного контроля (включая ветеринарный и фитосанитарный контроль), насколько это возможно, в пунктах погрузки и разгрузки с целью ускорения операций по комбинированным перевозкам, обеспечения более коротких сроков доставки и повышения надежности графиков комбинированных перевозок;
- более строго применять существующие правила автомобильных перевозок, особенно правила, касающиеся времени движения и отдыха, ограничения скорости, веса и габаритов транспортных средств, и с этой целью усилить контроль за ними и налагать соответствующие штрафы, с тем чтобы повысить безопасность дорожного движения и обеспечить добросовестную конкуренцию как внутри отдельных видов транспорта, так и между ними;

В отношении операций

- предпринять шаги для обеспечения того, чтобы все соответствующие виды транспорта — железные дороги, внутренние водные пути, каботажное судоходство — были поставлены в равные условия на рынке комбинированных перевозок, содействуя прежде всего улучшению сотрудничества между сетями

и способствуя при этом дальнейшему открытию рынка, с конкуренцией между различными операторами;

- принять меры по улучшению качества комбинированных перевозок путем обеспечения доступа к железнодорожным сетям, как это предусмотрено в проекте Резолюции о развитии европейских железных дорог СЕМТ/СМ(2002)2;
- продолжать политику либерализации доступа к европейским сетям «река–море» на недискриминационных условиях, а также гармонизировать и упростить правовые нормы и административные процедуры для этого вида перевозок;

В отношении мониторинга рынка

- принять меры для обеспечения наличия согласованных и надежных статистических данных;
- проводить на регулярной основе и как можно точнее инвентаризацию «узких мест», которые могут препятствовать развитию комбинированных перевозок;
- стимулировать развитие информационных бюро по каботажному судоходству, как это уже сделано в некоторых европейских странах, регионах и портах;
- в более общем плане — содействовать созданию единых информационных центров для комбинированных перевозок, обеспечивая равный доступ к информации во всех странах-членах;

В отношении инноваций

- не упускать из виду особые требования и возможности комбинированных перевозок в ходе работы по сокращению препятствий для международных перевозок и использованию прогресса в информационных технологиях;
- поощрять оперативные исследования, касающиеся всех компонентов транспортной цепи, будь то в связи с ИТЕ, стыковочными узлами или информационными системами;
- принимать во внимание необходимость сохранения совместимости размеров подвижного состава как с инфраструктурой, так и с ИТЕ, какие бы инновации ни применялись;

Всем операторам, участвующим в комбинированной транспортной цепочке следует:

- более тесно сотрудничать, соблюдая правила конкуренции, в целях предоставления надежных, эффективных и гибких услуг, например путем использования наиболее эффективных технологий, и совместной работы по выявлению и открытию новых рынков;
- более интенсивно использовать комбинированный транспорт для перевозки определенных видов опасных грузов, причем без ущерба для естественных преимуществ железных дорог и водных путей в этой области;
- прилагать усилия для предложения уровня цен на комбинированные перевозки, который был бы как можно более конкурентоспособным с услугами автомобильного транспорта, и обеспечить максимальную прозрачность методов расчета стоимости;
- рассмотреть возможность увеличения пропускной способности терминалов путем установления более продолжительных часов работы и предложения более эффективных услуг, особенно для перегрузочных операций;
- создавать, когда это возможно и отвечает условиям экономической эффективности и техническим требованиям, международные пулы вагонов;
- принять во внимание, что наилучшим способом предложения конкурентоспособных и привлекательных услуг по комбинированным перевозкам является курсирование маршрутных поездов между терминалами;

- использовать эффективные и совместимые электронные информационные системы, для того чтобы предоставлять клиентам информацию о движении комбинированного транспорта в режиме реального времени;

ПОРУЧАЕТ, что касается настоящих рекомендаций, Комитету заместителей продолжать наблюдение за развитием этого сектора транспорта и регулярно отчитываться о выполнении этих рекомендаций.
