

Для служебного пользования
Европейская конференция министров транспорта

CEMT/CM(2002)3/FINAL
4 июня 2002 г

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

Неофициальный перевод с английского

Совет министров

Council of Ministers

**ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОВ МЕЖДУ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА
ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ПО КОМБИНИРОВАННОМУ ТРАНСПОРТУ**

MODAL SHIFT

CONSOLIDATED RESOLUTION ON COMBINED TRANSPORT

Настоящий документ был представлен и принят по пункту 3 «Перераспределение грузов между отдельными видами транспорта» предварительной повестки дня Бухарестского заседания Совета Министров

Он объединяет все предыдущие рекомендации и резолюции Европейской Конференции Министров по комбинированному транспорту, за исключением рекомендаций по грузовым единицам.

**ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ПО КОМБИНИРОВАННОМУ ТРАНСПОРТУ
[СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL]**

Совет Министров, встретившись в Бухаресте 29-30 мая 2002 г,

УЧИТЫВАЯ предыдущие резолюции № 59, 65, 67 и доклады СЕМТ/СМ(91)25, СЕМТ/СМ(94)13/FINAL, СЕМТ/СМ(95)12, СЕМТ/СМ(96)16, СЕМТ/СМ(98)15/FINAL и СЕМТ/СМ(2000)3/FINAL Европейской Конференции Министров Транспорта, содержащие рекомендации по действиям, направленным на поощрение комбинированного транспорта;

СЧИТАЯ полезным иметь по возможности краткие и ясные рекомендации, обобщающие основные элементы принятых решений по данной проблеме, но не замещающие недавно принятые детальные доклады [СЕМТ/СМ(95)12, СЕМТ/СМ(98)15/FINAL, СЕМТ/СМ(2000)3/FINAL];

ПОДЧЕРКИВАЯ, что другие Резолюции, одобренные Министрами стран ЕКМТ, включая Резолюцию по налогам и сборам на транспорте [СЕМТ/СМ(2000)13/FINAL] и проект Резолюции по развитию европейских железных дорог [СЕМТ/СМ(2002)2] имеют непосредственное влияние на развитие комбинированного транспорта;

УБЕЖДЁННЫЕ, что комбинированный транспорт должен играть значительную 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 ещё существуют в области комбинированного транспорта, и, в частности:

- отсутствие в настоящее время практики установления и начисления справедливых цен, которое нарушает условия справедливой конкуренции в пользу автомобильного транспорта по отношению к комбинированному транспорту, который является более экологически чистым, поскольку включает в себя железнодорожный, внутренний водный транспорт и/или прибрежное морское судоходство;
- необходимость развивать не только комбинированный транспорт, основанный на использовании автомобильных и железных дорог, но также основанный и на использовании внутренних водных путей и прибрежного морского судоходства, а также - соответствующие стыковочные узлы инфраструктуры (терминалы и порты) между этими видами транспорта,
- проблемы с терминалами и оборудованием, обеспечением взаимодействия между и внутри отдельных видов транспорта (включая размеры интермодальных транспортных единиц), общим временем перевозки и точностью доставки, административными правилами и процедурами, включая связанные с пересечением границ, которые в совокупности воздействуют на качество услуг;
- сравнительно низкая конкурентоспособность комбинированного транспорта, как в терминах его качества, так и с точки зрения затрат/цен;

НАПОМИНАЕТ

Что термины «интермодальный», «мультимодальный» и «комбинированный» определяются исходя из терминологии, относящейся к комбинированному транспорту, одобренной Советом Министров ЕКМТ в 1992 году по согласованию с Европейским Союзом и ЕЭК ООН, которая была обновлена этими тремя организациями в 2001 г;

ПОДЧЁРКИВАЕТ

- Что развитие комбинированного транспорта является не только одной из важных задач транспортной политики во многих государствах-членах ЕКМТ, но может вносить вклад в устойчивую транспортную политику;
- Что имеющееся за последние годы увеличение грузовых перевозок (в частности автомобильных) с учётом прогноза их дальнейшего роста может привести к заторам на основных международных и национальных автомагистралях во многих странах и, что такие заторы уже существуют на определённых направлениях перевозок;
- Что конкурентоспособность комбинированного транспорта должна быть улучшена, как с точки зрения качества, так и с точки зрения затрат/цены;

РЕКОМЕНДУЕТ**Национальным и международным органам:**

- укреплять, как на национальном, так и на международном уровне координацию взаимодействия между транспортной политикой и политикой в области землепользования и экологии,
- улучшать рамки для соответствующего развития и поощрения комбинированного транспорта;

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 и кооперации внутри каждого вида транспорта;
- поощрять развитие более дешёвых и более эффективных стыковочных узлов между видами транспорта;

В отношении транспортных сетей

- обеспечивать соответствие и внедрять стандарты, одобренные на международном уровне (например, Соглашение АГТС и его Протоколы по комбинированному транспорту и внутренним водным путям) на согласованных маршрутах;
- обеспечивать, чтобы региональные планы предусматривали включение терминалов для комбинированного транспорта в процесс планирования деятельности в области коммерческих грузовых перевозок и логистических центров, включая случаи вовлечения в эту деятельность

соседних стран и, в этом смысле, осуществлять возможные инвестиции в терминалы в рамках соответствующих правил государственной помощи и конкуренции;

- концентрировать финансовые усилия для того, чтобы устранить узкие места;
- размещать, в соответствии с действующими правилами государственной помощи и конкуренции; общественные ресурсы непосредственно или косвенно в инфраструктуру с тем, чтобы улучшить доступ к терминалам и терминальные оборудования для перегрузки, хранения и обработки интермодальных транспортных узлов (ITUs);

В отношении взаимодействия

- улучшать совместимость различных транспортных сетей,
- обеспечивать, насколько это возможно, чтобы препятствия на пути развития международного комбинированного транспорта, вызванные нехваткой инфраструктуры, перегрузочных возможностей или подвижного состава, устранялись бы с применением таких мер и решений, которые позволяют в итоге получить суммарную пользу для общества;
- обеспечивать стабильность в максимальных размерах автотранспортных средств в соответствии с правовыми рамками, установленными Европейским Союзом (Директива 96/53/ЕС) для того, чтобы установить взаимосогласованную основу для стандартов на комбинированные транспортные единицы (ITU);
- ускорить обеспечение лучшей совместимости между железнодорожными информационными системами и системами сигнализации с тем, чтобы получить беспрепятственное движение транспортных потоков, как это изложено в проекте Резолюции по развитию европейских железных дорог (CEMT/CM(2002)2);
- поддержать разработку составных (наращиваемых) интермодальных транспортных единиц, пригодных для использования при перевозках в прибрежном морском судоходстве и по внутренним водным путям;
- поощрять внедрение новых информационных технологий для создания условий, способствующих электронному обмену данными между государствами-членами и использовать их для автоматической выдачи и обработки транспортных и сопроводительных документов в целях улучшения информационных услуг для владельцев грузов, диспетчеров и других участников транспортного процесса;

В отношении финансовых мер, в рамках соответствующих правил государственной помощи и конкуренции

- поддерживать, через оказание финансовой и/или фискальной поддержки, первоначальное приобретение такого транспортного оборудования, как подвижной состав или интермодальные транспортные единицы;
- предоставлять, при существующих условиях (т.к. существующие транспортные налоги и платежи не позволяют интернализировать внешние затраты) и с учётом правил конкуренций,

финансовую помощь на первоначальной фазе новых видов услуг комбинированного транспорта или для покрытия некоторых эксплуатационных затрат;

- обеспечивать поддержку мерам, направленным на то, чтобы повысить эффективность и качество услуг комбинированного транспорта;
- предоставлять там, где это возможно, частичное или полное освобождение от налогов, дорожных платежей или акцизов, касающихся использования дорожной инфраструктуры, для автомобилей, занятых в комбинированных транспортных операциях, особенно для начальной и конечной загрузок;
- привлекать частный капитал, который в любом случае будет необходим для развития комбинированного транспорта;

В отношении регуляторных мер и контроля

- рассмотреть возможность предоставления исключений из вводимых ограничений и запретов на движение транспорта, особенно применяемых по отношению к сектору международных автомобильных перевозок;
- либерализовать, по крайней мере, на основе обоюдности, начальные и конечные загрузки автотранспорта при международных комбинированных перевозках;
- установить более высокие ограничения веса для автотранспортных средств, используемых для перевозки интермодальных транспортных единиц при начальных и конечных загрузках;
- поддерживать все усилия, которые предпринимаются с точки зрения сокращения, стандартизации и упрощения документов, используемых в целях регулирования перевозок комбинированным транспортом;
- предусматривать осуществление операций по таможенному и пограничному контролю (включая ветеринарный и фитосанитарный контроль) в точках погрузки и разгрузки для того, чтобы по мере возможности, ускорить операции комбинированного транспорта, достичь сокращения времени доставки и сделать графики работы комбинированного транспорта более гибкими;
- более жестко приводить в исполнение существующие правила в области автомобильных перевозок (в частности, правила, связанные с рабочим временем и временем отдыха водителей, ограничением скорости, веса и размеров автомобиля) и, с этой точки зрения, усилить соответствующие меры контроля и налагать соответствующие штрафы для обеспечения более высокой безопасности дорожного движения и справедливых условий конкуренции как внутри отдельных видов транспорта, так и между ними;

В отношении операций

- предпринимать шаги для обеспечения такого положения, при котором все виды соответствующего транспорта – железнодорожного, внутреннего водного и прибрежного морского судоходства – были бы поставлены в одинаковые условия на рынке комбинированных перевозок путём оказания предпочтения лучшей кооперации между транспортными сетями и, в

то же самое время, развития дальнейших условий для открытия рынка, включая, в частности, конкуренцию между разными операторами;

- предпринимать шаги для улучшения качества комбинированных перевозок путём предоставления гарантированного доступа к железнодорожным путям, как это предполагается в проекте Резолюции по развитию европейских железных дорог СЕМТ/СМ(2002)2;
- продолжать политику либерализованного доступа на не дискриминационных условиях к европейским сетям «река-море» и гармонизировать, и упростить правовые нормы и административные процедуры для этого типа транспорта;

В отношении мониторинга рынка

- предпринимать меры для обеспечения доступности надёжных и понятных статистических данных;
- проводить на регулярной основе и с максимально возможной точностью инвентаризацию узких мест, которые могут сдерживать развитие комбинированного транспорта;
- поощрять развитие информационных бюро по перевозкам в прибрежном морском судоходстве, которые уже учреждены в некоторых европейских странах, регионах и портах;
- поощрять создание объединённых информационных центров для комбинированного транспорта для обеспечения равного доступа к информации всех стран-членов;

В отношении инноваций

- избегать потери из вида особых потребностей и возможностей комбинированного транспорта в ходе работы, направленной на снижение препятствий в развитии международных перевозок и использование возможностей прогресса в информационных технологиях;
- поощрять оперативные исследования, посвящённые всем компонентам транспортных цепочек, вне зависимости от того, связаны ли они с интермодальными транспортными единицами, стыковочными узлами или информационными системами;
- принимать во внимание необходимость того, чтобы при рассмотрении любых инноваций размеры подвижного состава оставались бы совместимыми как с инфраструктурой, так и с интермодальными транспортными единицами;

Чтобы все операторы, вовлечённые в «цепочку» комбинированного транспорта

- более тесно сотрудничали друг с другом, в рамках соответствующих правил конкуренции, для обеспечения потребителям надёжных, эффективных и гибких услуг (например, за счёт использования наиболее эффективных технологий), а также для совместного определения и открытия новых рынков;

- использовали комбинированный транспорт для перевозки определенных видов опасных грузов более интенсивно и без предвзятого мнения относительно особенностей в этой области железнодорожных и водных путей;
- предпринимали меры для достижения такого уровня цен на операции комбинированного транспорта, которые позволяли бы конкурировать с услугами, предоставляемыми автомобильными перевозчиками грузов, а также в максимальной степени обеспечивали прозрачность методов расчёта затрат;
- рассмотрели возможность увеличения мощностей терминалов путём предложения более продолжительного времени их работы и более эффективных услуг в части перегрузочных операций;
- создавали там, где это возможно и совместимо с техническими требованиями и требованиями экономической эффективности, международные фонды вагонов;
- принимали во внимание тот факт, что наилучшим путём предложения конкурентных и привлекательных услуг комбинированного транспорта является осуществление эксплуатации маршрутных поездов между терминалами;
- использовали для обеспечения клиентов информацией о движении комбинированного транспорта в реальном масштабе времени эффективные и взаимодействующие на сетевом уровне электронные информационные системы,

ТРЕБУЮТ, что касается этих рекомендаций, чтобы Комитет Заместителей продолжил наблюдение за развитием этого сектора транспорта и регулярно докладывал о внедрении этих рекомендаций.