



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/5/Add.1
25 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятидесятая сессия

Женева, 6-7 октября 2008 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ МЕР ПО
СТИМУЛИРОВАНИЮ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Добавление

Передано правительствами Австрии, Сербии и Словакии

**РЕЗУЛЬТАТЫ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК О НАЦИОНАЛЬНЫХ
СТРАТЕГИЧЕСКИХ МЕРАХ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

АВСТРИЯ

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
1	Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	В рамках транспортной политики Австрии комбинированные перевозки считаются центральным и важнейшим фактором решения нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок в автомобильном сообщении, обусловленных ее географическим и топографическим положением. В связи с увеличением транспортных потоков как в пределах Австрии, так и по ее территории, в частности по автомобильным дорогам, Австрия вводит в действие оперативные меры по поддержке экологически чистых видов транспорта, таких, как железнодорожный или в комбинированном сообщении.
2	Национальные и международные органы	
	2.1 Принятие мер по улучшению координации <u>национальной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Австрийские эксперты из федерального министерства транспорта, инноваций и технологии активно участвуют в деятельности многочисленных рабочих групп по координации национальной политики в области окружающей среды и землепользования, также занимающихся, среди прочего, мерами по стимулированию комбинированных перевозок. Речь идет, в частности, о текущей работе в рамках Альпийской конвенции, Австрийской конференции по территориальному планированию, Национального комитета по климату, австрийского Комитета по устойчивому развитию и национальных целевых групп по разработке средне- и долгосрочных концепций развития инфраструктуры с охватом всех видов наземного транспорта.
	2.2 Принятие мер по улучшению координации <u>международной</u> политики (окружающая среда,	Созвучно приведенному выше ответу, австрийские эксперты по транспорту также придают важнейшее значение продвижению национальных интересов в

¹ Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе ЕКМТ 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 ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	землепользование, транспорт)	международных координационных органах. Речь идет, в частности, о деятельности, ведущейся в рамках Группы по транспорту в контексте Альпийской конвенции, о текущей работе по линии различных групп экспертов Европейской комиссии по транспорту и окружающей среде, о дальнейшей разработке стратегии УР Европейского союза и о деятельности органов, занимающихся рассмотрением вопросов, связанных с гарантированием выполнения обязательств, вытекающих из Киотского протокола.
3	<p>Расходы и цены</p> <p>3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта</p> <p>3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта</p>	<p>Предпосылкой создания условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта является разработка и внедрение справедливых и эффективных механизмов ценообразования. Это означает, что в ценах должно учитываться использование ресурсов, и они должны отражать все внешние издержки. С учетом вышеизложенного, а также принимая во внимание действующее законодательство Сообщества ("Директива 2006/38/ЕС Европейского парламента и Совета от 17 мая 2006 года, изменяющая Директиву 1999/62/ЕС, касающуюся взимания пошлин с автомобилей для перевозки тяжелых грузов за использование определенных инфраструктур"), стратегия Австрии в данной области основывается на трех ключевых элементах: 1) возможная дифференциация суммы дорожной пошлины, взимаемой с автомобилей для перевозки тяжелых грузов, в зависимости от норм их выбросов; 2) общее увеличение дорожной пошлины с июля 2007 года; автоматическая и периодическая корректировка цены с учетом темпов инфляции. Наконец, австрийские эксперты играют активную роль в деле обеспечения полной интернализации всех внешних издержек в связи с намечаемым изменением нынешней Директивы 2006/38/ЕС.</p> <p>Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта, является одним из компонентов национальной программы исследований и разработок (НИОКР) I2V "Интермодальность и эксплуатационная совместимость транспортных систем".</p>
4	<p>Сети, терминалы и логистические центры</p> <p>4.1 Введение в действие</p>	<p>В общем и целом Австрия применяет международные</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	стандарты. Австрия ратифицировала и применяет Соглашение СЛКП (22 июля 1993 года) и подписала, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП по внутренним водным путям (13 ноября 1997 года). На основании пункта 43 Закона Австрии о федеральных железных дорогах Австрийская Республика поддерживает работу по планированию и созданию железнодорожной инфраструктуры.
	4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Реализуемая предприятием "Рейл Карго Австрия" (РКА) комплексная программа сетевой привязки терминалов с учетом требований в отношении управления инфраструктурой. Ярким примером комплексного планирования терминалов являются ведущиеся в настоящее время строительные работы в терминале Вена-Фройденау, который обеспечивает прекрасные соединения с железными дорогами, автомобильными дорогами и внутренними водными путями для перевозок в региональном и трансграничном сообщении (например, по коридорам IV и VII). Была проведена модернизация самого терминала, увеличена его пропускная способность и был реконструирован устаревший (и непригодный к использованию) мост в порту Фройденау, что позволит наладить прямое соединение с центральной сортировочной станцией Вены. Кроме того, обеспечиваются хорошие соединения с автомагистралями.
	4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Что касается мер в части нормативного регулирования, принимаемых для улучшения доступа к терминалам, см. пункты 7.1 и 7.2.
	4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Увеличение времени работы терминалов, обслуживающих несопровождаемые перевозки (например, Вельс - 6 дней в неделю в круглосуточном режиме). Перевод терминалов, обслуживающих контейнерные перевозки (Вельс, Вергль, Бреннер), на работу 6/7 дней в неделю в круглосуточном режиме. Внедрение т.н. передаточных концепций (перенос контейнера с одной платформы на другую при помощи крана).
5	Эксплуатационная совместимость	
	5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Австрия принимает меры по обеспечению совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации.
	5.2 Введение в действие систем	Австрия ввела в действие систему "подготовки

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	электронной информации	машинистов поездов", которая позволяет им пересекать границы. В соответствии с Директивой 2005/44/ЕС Австрия реализовала проект создания речных информационных служб (РИС).
	5.3 Другие меры	Информации для сообщения не имеется.
6	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
	6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Австрия оказывает финансовую поддержку на цели инвестирования в терминалы в части их создания или расширения, а также в части модернизации перегрузочного оборудования. Так называемая "Программа финансирования перегрузочного оборудования для интермодальных перевозок в автомобильном-железнодорожном-водном сообщении" была введена в действие 1 июля 2006 года и будет осуществляться до 30 июня 2012 года. Для получения финансовых средств из государственного бюджета инвестиции в терминалы должны направляться исключительно на цели перегрузки грузов в Австрии.</p> <p>Были приняты финансовые меры по поддержке приобретения транспортного оборудования и новаторских технологий, а также проведения технико-экономических обоснований в сочетании с соответствующими мерами реализации. "Программа стимулирования комбинированных перевозок грузов в автомобильном-железнодорожном-водном сообщении", которая действует в период с 1 января 2001 года по 31 января 2008 года, предусматривает существенные меры по финансовой поддержке развития комбинированных перевозок в Австрии. Она предусматривает инвестиции в установки, системы и мобильное оборудование, которое необходимо для перевозки и обработки грузов в ходе комбинированных перевозок.</p>
	6.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т.д.)	В соответствии с правилами Совета (ЕЕС) 1191/69 от 26 июня 1969 года с последними поправками, внесенными на основании правил Совета (ЕЕС) № 1893/91 от 20 июня 1991 года, Закон Австрии о федеральных железных дорогах (§ 48 Bundesbahngesetz, BGBl. 825/1992 с последними поправками, внесенными на основании BGBl. I Nr. 80/2005) предусматривает, что транспортные операции, которые, как считается, представляют государственный интерес, например, по экологическим соображениям, могут быть отнесены в

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
		официальном порядке к категории "операций государственного назначения". В 2005 году была установлена ориентировочная компенсация в размере 46 млн. евро в порядке возмещения расходов по операциям государственного назначения, осуществляемым в рамках комбинированных перевозок (контрейлерные перевозки и несопровождаемые комбинированные перевозки). Окончательная сумма компенсации была рассчитана на основе полученных результатов (например по числу перевезенных партий грузов).
6.3	Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Система стимулов, касающаяся налога на транспортное средство. Все национальные транспортные средства (т.е. автотранспортные средства и их прицепы) весом более 3,5 т освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если в течение данного календарного месяца они используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки грузов в комбинированном железнодорожном-автомобильном сообщении, т.е. для сбора грузов на ближайшем терминале контейнеров (длиной не менее 20 футов), съемных кузовов или полуприцепов, перевозимых по железным дорогам, и для их доставки на ближайший технически подходящий терминал. По соответствующему представлению национальные транспортные средства весом более 3,5 т, использующие метод контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) или (в случае полуприцепов) несопровождаемых комбинированных перевозок по австрийской территории, имеют право на возмещение ежемесячного налога на транспортное средство в размере 15% за каждый рейс в комбинированном сообщении, произведенный с использованием железнодорожного транспорта. Это возмещение может достигать 100% годового налога на транспортное средство.
7	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
7.1	Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Австрия освобождает от соблюдения некоторых ограничений и запретов на движение на начальном и конечном этапах автомобильных перевозок в комбинированном сообщении.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
		<p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни</u></p> <p>Рейсы автотранспортных средств и прицепов весом более 3,5 т, а также автотранспортных средств и тягачей весом более 7,5 т запрещены по субботам с 15 час. 00 мин. до 24 час. 00 мин. и по воскресеньям и праздничным дням с 00 час. до 22 час. 00 мин. Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок, освобождаются от соблюдения запрета в том случае, если они осуществляются в радиусе не более 65 км от следующих терминалов: Бреннерзее, Грац-Остбанхоф, Зальцбург-Хауптбанхоф, Филлах-Фюрниц, Вельс-Фершибебанхоф, Вена-Зюдбанхоф, Вена-Нордвестбанхоф, Вергль, Грац-Зюд ССТ, Энц Хафен ССТ, Вена Фройденау Хафен ССТ, Кремс-на-Дунае ССТ, Линц Штадтхафен ССТ, Санкт-Михаэль ССТ, Халь-ин-Тироль ССТ, Блюденц ССТ, Вольфурт ССТ.</p> <p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные дни в летний период</u></p> <p>По субботам с 30 июня по 1 сентября 2007 года (начало и конец действия запрета на движение в период отпусков публикуется ежегодно заблаговременно) движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено на некоторых дорогах с 8 час. 00 мин. до 15 час. 00 мин. Рейсы, которые осуществляются в комбинированном автомобильном-железнодорожном сообщении и внутреннем водном-автомобильном сообщении, освобождаются от соблюдения этого запрета в пределах ближайшей подходящей железнодорожной грузовой станции/порта.</p>
	<p>7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение (продолжение)</p>	<p><u>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в ночное время</u></p> <p>Движение автотранспортных средств весом более 7,5 т, которые не соответствуют нормам шумности, установленным для т.н. малошумных транспортных средств ("lärmarme KFZ"), с 22 час. 00 мин. до 5 час. 00 мин. запрещено. Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок в направлении от конкретных железнодорожных станций/портов и в направлении этих станций/портов в пределах четко указанных автомобильных коридоров, освобождаются от соблюдения этого запрета в обоих направлениях. Эти железнодорожные станции/порты и коридоры определяются соответствующим постановлением федерального министра по вопросам транспорта, инноваций и технологии ("Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
		über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs", BGBl. Nr. 1027/1994 с последними поправками, внесенными на основании BGBl II Nr. 99/2006).
	7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>В случае комбинированных перевозок автотранспортные средства, зарегистрированные в Европейском союзе или европейской экономической зоне и имеющие лицензию Сообщества, освобождаются от действующих ограничений на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки с учетом соответствующих правовых положений Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 881/92).</p> <p>Кроме того, в соответствии с постановлением федерального министра Австрии по вопросам транспорта, инноваций и технологии в ряде конкретных автомобильных коридоров, используемых на начальном и конечном этапах маршрута контейнерных перевозок, в направлении некоторых терминалов разрешения не требуются (т.е. в этих коридорах двустороннее разрешение на автомобильную перевозку грузовым транспортом не требуется, при условии что на начальном и конечном этапах маршрутов контейнерных перевозок грузовые операции осуществляются автомобильным транспортом). Вокруг терминалов в Вельсе и Зальцбурге и в радиусе 70 км разрешения на перевозку на начальных и конечных этапах в целях осуществления погрузочно-разгрузочных операций не требуются, если используется метод контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой).</p>
	7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	В соответствии с 28-й поправкой к Закону об автотранспортных средствах Австрии (BGBl. Teil I Nr. 57/2007) были внесены изменения в пункт 4 статьи 7а этого Закона: предельная норма на общий вес автотранспортных средств и их прицепов, используемых на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки в комбинированном сообщении, не должна превышать 44 т (по сравнению с 40 т применительно к автомобильному транспорту в целом). (В Законе об автотранспортных средствах термин "комбинированные перевозки" определяется в пункте 2 статьи 1 за номером 40.)
	7.4 Упрощение контроля документов	Как явствует из других пунктов (например, 7.2 и 7.3), в Австрии на перевозки в комбинированном сообщении распространяются определенные льготы. Поэтому должны обеспечиваться надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.
	7.5 Система бонусов в случае	Заключены многочисленные двусторонние соглашения

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	интермодальных перевозок	по перевозке грузов автомобильным транспортом, которые содержат дополнительные протоколы в целях стимулирования комбинированных перевозок. В случае стран, которые не являются членами Европейского союза, эти дополнительные протоколы предусматривают, помимо других конкретных мер, что при использовании метода контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) в направлении Австрии, из нее и по ее территории будут выдаваться дополнительные разрешения на перевозку грузов автомобильным транспортом.
	7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Правилами в отношении ограничения веса транспортных средств не предусматриваются допуски. Поэтому, в принципе, любое нарушение наказуемо. На основании Закона об автотранспортных средствах Австрии санкции могут налагаться в том случае, если превышение максимальной разрешенной общей массы составляет более 2%, а максимальной разрешенной нагрузки на ось - более 6%.
	7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В соответствии с трудовым законодательством Австрии время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контрейлерным составом (с горизонтальной перегрузкой), будет засчитываться в качестве периода отдыха.
8	Транспортные операции	
	8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожная сеть Австрии открыта для доступа.
	8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В соответствии с Белградской конвенцией Австрия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.
9	Мониторинг рынка	
	9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информации для сообщения не имеется.
	9.2 Составление перечня узких мест	Австрия составила перечень узких мест.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	9.3 Создание отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния	Хотя Австрия является страной, не имеющей выхода к морю, и в этой связи сосредоточивает свою деятельность на железных дорогах и внутренних водных путях, тем не менее она заинтересована в разработке концепции "морских магистралей" (которая первоначально была предложена в "Белой книге" Европейской комиссии по транспорту в 2001 году в качестве "реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту" и подтверждена в ходе ее среднесрочного обзора в 2006 году), поскольку эта концепция направлена на введение в действие в Европе новых интермодальных логистических цепочек на базе морского транспорта. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а равно и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом. В настоящее время в Австрии нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, однако она представлена в некоторых рабочих группах (например, в координационной структуре по "морским магистралям").
10	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	В 2007 году Австрия приступила к реализации программы научных исследований и разработок (НИОКР) 12V "Интермодальность и эксплуатационная совместимость транспортных систем". Эта программа направлена на изучение и осуществление новых транспортных решений, которые удовлетворяли бы потребностям будущей комплексной системы транспорта. [Например, в целях создания возможности эффективной перевалки грузов между различными видами транспорта следует создать соответствующие системы средне- и долговременного действия, а также системы поддержки, которые обеспечивали бы управление транспортными связками и гибкий график работы.] Поэтому интермодальные перевозки должны в целом стать более эффективными и привлекательными.
11	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
	11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	Информации для сообщения не имеется.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информации для сообщения не имеется.
	11.3 Стимулирование создания международных пулов вагонов	Информации для сообщения не имеется.
	11.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	<p>Одной из многочисленных мер, реализуемых Австрией в целях стимулирования комбинированных перевозок, является введение т.н. "операций государственного назначения" в области комбинированных перевозок (несопровождаемые комбинированные перевозки и контейнерные перевозки):</p> <p>пункт 48 Закона Австрии о федеральных железных дорогах (BGBl. 825/1992 с последними поправками, внесенными на основании BGBl. I No. 80/2005) гласит, что в соответствии с правилами Совета (ЕЕС) № 1191/69 от 26 июня 1969 года с поправками, внесенными на основании правил Совета (ЕЕС) № 1893/91 от 20 июня 1991 года, перевозки, которые, как считается, представляют государственный интерес, например, по экологическим соображениям, могут быть отнесены в официальном порядке к категории "операций государственного назначения".</p> <p>Для обслуживания таких комбинированных перевозок с Австрийскими федеральными железными дорогами (ФЖД Австрии) и частными железными дорогами Австрии были заключены соответствующие контракты.</p>
	11.5 Более широкое использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Информации для сообщения не имеется.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК О НАЦИОНАЛЬНЫХ
СТРАТЕГИЧЕСКИХ МЕРАХ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

СЕРБИЯ

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
1	Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>В декабре 2007 года правительство Республики Сербии утвердило новую стратегию развития железнодорожных, автомобильных, внутренних водных, воздушных и интермодальных перевозок в стране на период 2008-2015 годов, в рамках которой последнему направлению уделяется особое внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> - интермодальные перевозки - перспективы на 2015 год; - роль государства в деле развития интермодальных перевозок; - организационные меры по стимулированию интермодальных перевозок; - основные направления развития интермодальных перевозок; - краткосрочные и среднесрочные целевые задачи развития интермодальных перевозок.
2	Национальные и международные органы	
	2.1 Принятие мер по улучшению координации <u>национальной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Государственные ведомства Сербии (министерство инфраструктуры, министерство финансов, органы таможи и надзора, Управление по охране окружающей среды и т.д.), а также государственные и частные компании не до конца сознают весь экономический потенциал, присущий интермодальным перевозкам. Как следствие, ощущается отсутствие соответствующего законодательства и подзаконных актов, которые способствовали бы стимулированию интермодальных перевозок и созданию благоприятных условий для будущих иностранных инвестиций. Поэтому ставится цель добиваться улучшения координации национальной политики между различными заинтересованными сторонами, в частности посредством проектов наращивания потенциала, финансируемых по линии Программы МСПО (механизм содействия предварительной оценке).</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	2.2 Принятие мер по улучшению координации <u>международной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<ul style="list-style-type: none"> - Участие в деятельности Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) - Участие в деятельности Транспортной обсерватории для Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ) Рабочей группы по железнодорожным и интермодальным перевозкам и т.д.
3	Расходы и цены	
	3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Информации для сообщения не имеется.
	3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информации для сообщения не имеется.
4	Сети, терминалы и логистические центры	
	4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	Реконструкция и модернизация железнодорожной инфраструктуры (расширение туннелей и мостов до приведения колеи в соответствие с путевым шаблоном С МСЖД согласно приложениям III и IV к Соглашению СЛКП).
	4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	<ul style="list-style-type: none"> - В Республике Сербия между политикой в области землепользования и транспортной политикой имеется определенная смычка, однако исключительно в том, что касается пространственного планирования и отведения земли под нужды развития транспорта. - Согласно Стратегическому плану развития железных дорог Сербии на период 2006-2010 годов, намечается построить терминалы, обслуживающие комбинированные перевозки, в Белграде, Нисе и Нови-Саде (все на маршрутах, проходящих по коридору X).
	4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Никаких мер в этом направлении пока не принималось. Место расположения большинства терминалов является неадекватным (например, в центре города). Реконструкция и модернизация магистральных дорог (автомагистралей) и прокладка объездных путей будут лишь частично способствовать улучшению доступа к терминалам.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	На правительственном уровне не принималось решений, связанных с улучшением работы и оснащения терминалов.
5	Эксплуатационная совместимость	
	5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Информации для сообщения не имеется.
	5.2 Введение в действие систем электронной информации	Национальными железными дорогами и таможенными органами ведется разработка электронной накладной МГК. Сербия приступила к реализации проекта создания речных информационных служб (РИС).
	5.3 Другие меры	
6	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
	6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Информации для сообщения не имеется.
	6.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т.д.)	Согласно Закону о железных дорогах, в настоящее время открывается возможность задействования применительно к комбинированным перевозкам механизма финансирования обязательных услуг по операциям государственного назначения (ОГН), однако данная мера пока еще не реализована.
	6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	С подписанием двустороннего соглашения о комбинированных перевозках и при условии регистрации конкретных дорожных транспортных средств появится возможность освобождения от взимания сборов с пользователей дорог. Данная мера пока еще не реализована.
7	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
	7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	С подписанием двустороннего соглашения о комбинированных перевозках и при условии регистрации конкретных дорожных транспортных средств появится возможность освобождения от соблюдения ограничений и запретов на движение. Данная мера пока еще не реализована.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Информации для сообщения не имеется.
	7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	С подписанием двустороннего соглашения о комбинированных перевозках предельная норма веса для дорожных транспортных средств составит 44 т. Данная мера пока еще не реализована.
	7.4 Упрощение контроля документов	В порядке облегчения процедур контейнерных перевозок в декабре 2004 года был введен специальный контрольный формуляр, представляющий собой сопроводительный документ, выдаваемый на каждый контейнер. До этого в качестве сопроводительного документа выступала предъявляемая на таможне транспортная накладная. Всякое перемещение контейнера подлежало сообщению таможенным органам с получением соответствующей визы, что приводило к задержкам и дополнительным финансовым затратам.
	7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	В соответствии с двусторонними соглашениями при использовании метода контейнерных перевозок ("катыющееся шоссе") на грузы, перевозимые дорожным транспортом, будут выдаваться т.н. "бонусные" разрешения (данная мера пока еще не реализована).
	7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информации для сообщения не имеется.
	7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информации для сообщения не имеется.
8	Транспортные операции	
	8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Законом о железных дорогах предусматривается открытие рынка железнодорожных перевозок на условиях конкуренции между различными операторами, однако практические шаги в этом направлении пока еще не предприняты.
	8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Информации для сообщения не имеется.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
9	Мониторинг рынка	
	9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информации для сообщения не имеется.
	9.2 Составление перечня узких мест	Электронный перечень стандартов и параметров на базе соглашений СМЖЛ и СЛКП, относящихся к компетенции ЕЭК ООН.
	9.3 Создание отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния	Информации для сообщения не имеется.
10	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Информации для сообщения не имеется.
11	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
	11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	<ul style="list-style-type: none"> - В декабре 2007 года правительство Республики Сербии приняло решение о финансировании деятельности оператора комбинированных перевозок "Сербия-комби". Эта компания, 100% акций которой принадлежат государственному предприятию "Сербские железные дороги", специализируется на организации комбинированных автомобильных-железнодорожных перевозок. Данный шаг продиктован необходимостью налаживания сотрудничества между операторами автомобильных и железнодорожных перевозок, операторами терминалов и грузовыми экспедиторами. - Заключение двусторонних соглашений о комбинированных перевозках, имеющих основной целью поддержание и стимулирование комбинированных перевозок между двумя странами. В этой связи Сербия ратифицировала соглашения о комбинированных перевозках с Хорватией и Болгарией. Ведутся соответствующие переговоры с Венгрией и Словакией. Сербия также подписала МоД об интермодальных перевозках с Австрией.
	11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информации для сообщения не имеется.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	11.3 Стимулирование создания международных пулов вагонов	Информации для сообщения не имеется.
	11.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	Государственное предприятие "Сербские железные дороги" (Управление комбинированных перевозок) и оператор "Сербия-комби" обслуживают маршрутные составы, курсирующие между портами Риека, Копер и Бар и белградским терминалом "ZIT", а также растущее количество маршрутных поездов в транзитном сообщении.
	11.5 Более широкое использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Информации для сообщения не имеется.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК О НАЦИОНАЛЬНЫХ
СТРАТЕГИЧЕСКИХ МЕРАХ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

СЛОВАКИЯ

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
1	Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>В директивном документе "Транспортная политика Словацкой Республики на период до 2015 года", утвержденном правительством страны (Закон № 445 от 8 июня 2005 года), Словакия признала важное значение комбинированных перевозок. Принципиальная задача транспортной политики состоит в обеспечении устойчивой мобильности посредством достижения следующих конкретных целей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) создание транспарентных и согласованных условий для экономической конкуренции на рынке транспортных услуг; 2) обеспечение возможности для модернизации и развития транспортной инфраструктуры; 3) обеспечение надлежащего финансирования транспортного сектора; 4) уменьшение негативного воздействия транспорта на окружающую среду; 5) повышение качества, в том что касается развития транспорта и налаживания транспортных услуг; 6) поддержание исследований и разработок в области транспорта; 7) регулирование последствий транспортной глобализации.
2	Национальные и международные органы	
	2.1 Принятие мер по улучшению координации <u>национальной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Добиваться уменьшения негативного воздействия транспорта на окружающую среду следует также за счет более оптимального и сбалансированного использования транспортных средств при одновременном переходе на экологически более чистые виды транспорта (железнодорожный, внутренний водный и интермодальные перевозки).

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	<p>2.2 Принятие мер по улучшению координации <u>международной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>На уровне группы экспертов по комбинированным перевозкам стран-членов группы V4 (Венгрия, Польша, Словакия и Чешская Республика) происходит обмен информацией и осуществляется координация государственной политики этих стран. Основной акцент делается на развитии инфраструктуры, поддержании комбинированных перевозок, установлении цен за пользование железными дорогами и других мерах, направленных на стимулирование интермодальных перевозок в странах-членах группы V4.</p>
3	<p>Расходы и цены</p> <p>3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта</p>	<p>В рамках транспортной политики Словацкой Республики на период до 2015 года намечаются следующие приоритетные задачи применительно к созданию транспарентных и согласованных условий для экономической конкуренции на рынке транспортных услуг:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) либерализация рынка транспорта, что предусматривает транспарентность процесса выдачи и распределения лицензий, установление нормативных рамок и создание регулирующего органа (уже сделано), а также либерализацию национальных и международных железнодорожных перевозок по всей железнодорожной сети (мера в действии с 1 января 2008 года); 2) согласование условий функционирования рынка транспорта и введение платы за использование, что предусматривает согласование механизмов взимания платы за пользование транспортной инфраструктурой всеми видами транспорта, налаживание действенной системы начислений в секторе железнодорожных перевозок и обеспечение условий к тому, чтобы внешние издержки применительно ко всем видам транспорта учитывались в плате (сбор), взимаемой за пользование инфраструктурой, и полностью покрывались отправителем; 3) обеспечение доступа к транспортной инфраструктуре, что предусматривает определение и закрепление в законодательном порядке условий доступа к железнодорожной инфраструктуре в соответствии с законодательством ЕС; обеспечение доступа на недискриминационной основе к государственным портам и услугам терминалов, обслуживающих интермодальные перевозки.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информации для сообщения не имеется.
4	Сети, терминалы и логистические центры	
	4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	<p>Словакия подписала Соглашение СЛКП в 1994 году и в процессе реконструкции железнодорожных линий постепенно вводит стандарты СЛКП. Однако темпы прогресса в деле реконструкции железнодорожных линий, охватываемых Соглашением СЛКП, являются весьма низкими ввиду нехватки строительных мощностей. К концу 2008 года на территории Словакии будут реконструированы, по всей вероятности, лишь 300 из 1 033 км железнодорожных линий СЛКП. Сооружаемые новые терминалы, обслуживающие интермодальные перевозки, будут отвечать всем стандартам СЛКП и предъявляемым к терминалам эксплуатационным параметрам. Протокол по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП пока еще не подписан.</p> <p>Примечание: Реконструкция железнодорожных линий, оговоренных в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, будет производиться в рамках упоминаемого ниже приоритетного направления № 1 Программы деятельности в области транспорта на 2007-2013 годы.</p>
	4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	В 2006-2007 годах министерство транспорта подготовило Программу деятельности в области транспорта на период 2007-2013 годов. Согласно приоритетному направлению № 1, намечается построить четыре государственных интермодальных терминала в окрестностях Братиславы, Жилины, Кошице и Зволена. Это будут современные интермодальные терминалы, завязанные на соседние логистические центры. Реализация данного плана позволит добиться выполнения целевых установок на оформление концепции комбинированных перевозок, упомянутой в пункте 2 выше.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Все сооружаемые новые терминалы будут являться государственными, и доступ их услугам будет предоставляться на недискриминационной основе согласно соответствующему законодательству ЕС. Орган управления железнодорожным движением будет осуществлять контроль за обеспечением недискриминационного доступа к услугам железных дорог.
	4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	В соответствии с директивой ЕС 1991/440/ЕС все сооружаемые новые интермодальные терминалы будут выполнять только операции, связанные с обслуживанием на терминале, исключая транспортные услуги.
5	Эксплуатационная совместимость	
	5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Словакией приняты меры по обеспечению совместимости с действующими ТУЭС. На линиях, проходящих по коридору Va (Братислава - Нове Место-над-Вахом), сооружается система ЕТКС L1, а с 2009 года на участке от Нове Место-над-Вахом будет действовать ЕТКС L2. Согласно Европейскому плану внедрения, в период до 2012 года подлежит переход на требования ТУЭС-ПСТГП.
	5.2 Введение в действие систем электронной информации	Согласно Европейскому плану внедрения, к 2012 году должен быть обеспечен переход на требования ТУЭС-ПСТГП. В соответствии с директивой ЕС 2005/44/ЕС Словакия реализовала проект создания речных информационных служб (РИС).
	5.3 Другие меры	Информации для сообщения не имеется.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
6	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
	6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>На основании указа правительства Словакии № 304 от 14 мая 2008 года министерство транспорта разработает нормативную базу оказания поддержки в деле обеспечения технической оснащённости интермодальных перевозок на период 2010-2013 годов. Целью данного регламентационного механизма является стимулирование закупок технического оборудования для интермодальных перевозок при дотации в объеме до 15% его стоимости. Необходимость в такой поддержке обусловлена строительством и вводом в действие в Словакии до 2013 года новых государственных интермодальных терминалов.</p>
	6.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т.д.)	<p>В соответствии с постановлением министерства транспорта № 491/М-2006 о субсидировании комбинированных перевозок министерство транспорта Словацкой Республики может оказывать поддержку новым операторам комбинированных перевозок в течение первых трех лет в размере до 30% допустимых эксплуатационных расходов или в пределах имеющихся бюджетных средств. Объектами такой поддержки являются предприятия, созданные на территории Словакии и имеющие годовой бюджет в 20 млн. словацких крон (0,66 млн. евро). Министерство транспорта предлагает министерству экономики увеличить этот потолок до 1,66 млн. евро на период 2009-2013 годов.</p>
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>В соответствии с государственным законом № 582/2004 все национальные дорожные транспортные средства (т.е. автотранспортные средства и их прицепы) освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если они используются для осуществления комбинированных железнодорожных-автомобильных перевозок. Если транспортное средство совершило более 60 рейсов в комбинированном сообщении, то в налоговые органы может направляться запрос о возмещении 50% годового налога на транспортное средство. Данный Закон обеспечивает частичное выполнение директивы ЕС 1992/96/ЕС. Министерство транспорта намеревается расширить сферу действия такого освобождения от уплаты налога на транспортные средства.</p>	

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
7	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
7.1	Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	<p>Словакия освобождает от соблюдения некоторых ограничений и запретов на движение на начальном и конечном этапах грузовых перевозок в комбинированном сообщении.</p> <p>Рейсы тягачей, автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещены по субботам с 7 час. 00 мин. до 20 час. 00 мин. в период с 1 июля по 31 августа и по праздничным дням с 00 час. до 22 час. 00 мин.</p> <p>Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок, освобождаются от соблюдения запрета.</p>
7.2	Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>В случае комбинированных перевозок автотранспортные средства, зарегистрированные в Европейском союзе или европейской экономической зоне и имеющие лицензию Сообщества, освобождаются от действующих ограничений на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки с учетом соответствующих правовых положений Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 881/92).</p>
7.3	Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>В случае дорожных транспортных средств, курсирующих в освобожденной от ограничений зоне интермодальных терминалов и используемых для перевозки 40-футовых контейнеров ИСО, максимально допустимый вес составляет 44 т.</p>
7.4	Упрощение контроля документов	<p>В Словакии на дорожные транспортные средства, используемые в комбинированном сообщении, распространяются определенные льготы. Поэтому должны обеспечиваться надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Возможность стимулирования интермодальных перевозок открывается на основе двусторонних соглашений по перевозке грузов автомобильным транспортом либо соглашений о международных комбинированных перевозках с государствами, которые не являются членами Европейского союза, например, за счет выдачи дополнительных разрешений на перевозку грузов автомобильным транспортом при использовании метода контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) в направлении Словакии, из нее и по ее территории.
	7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Нарушение правил, регулирующих осуществление грузовых автомобильных перевозок, наказуемо (например, в соответствии с Законом № 725 об условиях движения транспорта по дорогам).
	7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информации для сообщения не имеется.
8	Транспортные операции	
	8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	С 1 января 2008 года железнодорожная сеть Словакии открыта для доступа.
	8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В соответствии с Белградской конвенцией Словакия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.
9	Мониторинг рынка	
	9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информации для сообщения не имеется.
	9.2 Составление перечня узких мест	Словакия пока еще не составила перечень узких мест.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	9.3 Создание отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния	Хотя Словакия является страной, не имеющей выхода к морю, тем не менее она также заинтересована в разработке концепции "морских магистралей" в качестве "реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту". Словакия активно поддерживает идею продления в Европе логистических цепочек на базе морского транспорта от портов вглубь материковой части. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а равно и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом. В настоящее время в Словакии нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, однако она готовится к созданию центра стимулирования интермодальных перевозок, обслуживающего всех участников интермодальной логистической цепочки.
10	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Информации для сообщения не имеется.
11	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
	11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	Информации для сообщения не имеется.
	11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информации для сообщения не имеется.
	11.3 Стимулирование создания международных пулов вагонов	Информации для сообщения не имеется.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	11.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	Помимо стимулов, упомянутых в пункте 6.2 выше, реализуется мера поддержки, направленная на налаживание эксплуатации маршрутных составов между терминалами. Согласно правилам Железных дорог Словакии в отношении установления цен на специальные виды перевозок, допускается предоставление скидки в размере до 50% от максимальной стоимости использования железнодорожной инфраструктуры при эксплуатации маршрутных составов в интермодальном сообщении.
	11.5 Более широкое использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Информации для сообщения не имеется.
