



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 по Бельгии, Германии, Польше и Чешской Республике.
3. После рассмотрения на настоящей сессии Рабочей группы информации за 2012 год секретариат разместит эту информацию на вебсайте WP.24: <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.

II. Вопросник о национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок

A. Бельгия

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>В Бельгии ответственность за транспорт поделена между: федеральными ведомствами, которые отвечают за доступ к профессии, регистрацию транспортных средств и предприятий и железнодорожный транспорт в целом, и регионами, которые отвечают за управление транспортными потоками и инфраструктурой других видов транспорта, т.е. внутреннего водного, морского и автомобильного.</p> <p>Федеральная государственная служба</p> <p>В целях содействия достижению более оптимального распределения грузовых перевозок по видам транспорта федеральное правительство приняло решение оказать поддержку операторам, использующим интермодальные транспортные единицы (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы) для железнодорожных перевозок в терминалах и/или терминалах и сборно-распределительных пунктах в Бельгии. Такая помощь оказывалась в период 2005–2008 годов и продолжится в рамках новой системы финансовой поддержки на 2009–2012 годы.</p> <p>Брюссель – Столичный регион</p> <p>В плане мобильности для Брюсселя – Столичного региона (IRIS2), утвержденном 9 сентября 2010 года, предусмотрено выполнение грузовых перевозок видами транспорта, альтернативными автомобильному (2015–2020 годы).</p> <p>Фламандский регион</p> <p>В рамках плана мобильности "Фландрия II" Фламандский регион намеревается поддержать инвестиции в сектор комбинированных перевозок и его функционирование в целом. Меры политики и поддержки реализуются двумя специализированными агентствами: "Ватервехен эн зееканаал НВ" и "НВ Де Схеепварт".</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 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 вопросы ¹	Разъяснения
	<p>Валлонский регион</p> <p>План Маршалла призван стимулировать сектор логистики (кластер "Логистика в Валлонии") и внедрение системы комплексного развития грузовых сетей и терминалов в целях реализации добровольной стратегии, которая направлена главным образом на обеспечение перераспределения перевозок между разными видами транспорта. Одна из мер, находящихся на рассмотрении, заключается в расширении резервных мощностей в секторе внутреннего водного транспорта. В настоящее время осуществляется пакет из пяти приоритетных мер по внедрению и развитию внутреннего водного транспорта в 2008–2013 годах (налоговые меры, меры по планированию землепользования и меры по ценообразованию).</p>
<p>2 Национальные и международные органы</p>	
<p>2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>Фламандский регион: на проводимых раз в два месяца неофициальных совещаниях гражданских служащих из всех регионов, занимающихся вопросами транспорта и логистики, обсуждаются проекты стратегий по улучшению взаимопонимания и учету различных интересов.</p>
<p>2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>Фламандский регион: в рамках Фламандской портовой комиссии представители четырех фламандских портов, организаций работодателей и профсоюзов обсуждают позиции по различным европейским (и другим международным) вопросам, что часто способствует выработке согласованной политики по европейским (и другим международным) вопросам.</p>
<p>3 Расходы и цены</p>	
<p>3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта</p>	<p>Фламандский регион: в прошлом предоставлялась финансовая поддержка в сфере перевозки интермодальных грузовых единиц (ИГЕ) железнодорожным и внутренним водным транспортом. Что касается внутреннего судоходства, то ему такая поддержка оказывалась до декабря 2011 года включительно. Сектору железнодорожных перевозок она будет предоставляться до декабря 2012 года включительно. Ввиду бюджетных ограничений и успешности таких программ поддержки пока не ясно, будут ли они сохранены. Кроме того, по-прежнему существует некоторая неопределенность в отношении запланированного введения платы за пользование дорогами.</p>
<p>3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта</p>	<p>Фламандский регион: проводятся исследования и осуществляются экспериментальные проекты по разработке и внедрению новых методов и концепций перевалки грузов для лучшей интеграции внутреннего судоходства в логистическую цепь.</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.0 Общий обзор	<p>Фламандский регион: участие в проектах государственно-частного партнерства по созданию погрузочно-разгрузочных комплексов</p> <p>Проект "Дистрибуов": его цель заключается в проектировании, разработке и введении в действие нейтральной сети интермодальных перевалочных пунктов для строительных материалов. Что касается этих перевалочных пунктов или распределительно-консолидационных центров (РКЦ), то грузы могут доставляться в РКЦ или вывозиться из них внутренним водным транспортом. Поскольку в РКЦ происходит консолидация грузов, объемы грузов достигают такой величины, что становится выгодно использовать баржи вместо грузовых автомобилей.</p>
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	Информация отсутствует.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Фламандский регион: концепция расширенных перевалочных пунктов в морских портах и аэропортах полностью интегрирована в официальный план реализации политики в области землепользования.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Информация отсутствует.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащению терминалов	Информация отсутствует.
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Бельгия принимает участие – на европейском уровне – в создании ТЕС-Т (сети ЕСУЖД) и грузовых железнодорожных транспортных коридоров.</p>
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Фламандский регион: создание РИС (речных информационных служб).
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Фламандский регион</p> <ul style="list-style-type: none"> - внутренние водные пути и морские каналы: премия за модернизацию мелких судов (400 000 евро); - премия за переделку лодочных моторов с целью уменьшения выбросов; - участие в проектах государственно-частного партнерства по созданию погрузочно-разгрузочных комплексов (5 951 000 евро в 2010 году, 5 023 000 евро в 2011 году, 5 500 000 евро в 2012 году); - помощь на перевозку поддонов внутренним водным транспортом – бюджет в размере 1 525 000 евро начиная с 2012 года; - судоходство в устьях рек, бюджет в размере 3 216 844 евро с 2006 года по 2011 год включительно. <p>Валлонский регион</p> <p>Меры финансовой поддержки инвестиций в комбинированные перевозки, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> премию за модернизацию судов внутреннего плавания в Валлонском регионе (например, двигателей и программного или телекоммуникационного обеспечения); премию фирмам, осуществляющим инвестиции с целью содействия развитию внутреннего водного транспорта. <p>Эти меры поддержки ограничиваются 21% от общих инвестиций.</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	<p>Федеральная государственная служба</p> <p>Финансовая поддержка комбинированной перевозки грузов железнодорожным транспортом:</p> <ul style="list-style-type: none"> финансовая поддержка в 2009–2012 годах для операторов, предоставляющих услуги в области комбинированных грузовых перевозок железнодорожным транспортом, которая включает твердую ставку за км и грузовую единицу, а также обработку грузов (перевозки на минимальное расстояние 51 км в пределах Бельгии); финансовая поддержка в 2009–2012 годах для операторов, начинающих новые регулярные международные железнодорожные перевозки (минимум 50 TEU) на протяжении минимум 40 недель в год. <p>Общий бюджет: 100 000 000 евро.</p> <p>Брюссель – Столичный регион</p> <p>Финансовая поддержка контейнерного терминала в брюссельском порту (01/01/2007–31/12/2009).</p>

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
	<p>Общий бюджет: 150 000 евро в год (12 евро за 20-футовые единицы, 18 евро за 30-футовые единицы и 24 евро за 40-футовые единицы) за регулярные услуги по контейнерным комбинированным перевозкам внутренними водными путями из брюссельского терминала или на него.</p>
	<p>Фламандский регион</p>
	<p>- наем специалистов по перевозкам и управлению;</p>
	<p>- помощь в перевозке поддонов внутренним водным транспортом, бюджет см. 6.1, начиная с 2012 года;</p>
	<p>- перевозки в устьях рек, бюджет см. 6.1, начиная с 2006 года по 2011 год включительно;</p>
	<p>- помощь в интермодальных перевозках контейнеров, бюджет 2 500 000 евро с 2009 года по 2011 год включительно.</p>
	<p>Валлонский регион</p>
	<p>Субсидия на инициирование новых регулярных услуг по контейнерным перевозкам внутренним водным транспортом в Валлонском регионе, ограниченная первыми тремя годами оказания этих услуг.</p>
	<p>Премия за консультации.</p>
<p>6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)</p>	<p>Валлонский регион</p> <p>в 2006 году были отменены навигационные сборы (приблизительная стоимость для сектора: 5 000 000 евро в год);</p> <p>освобождение от налога на здания и оборудование для комбинированных перевозок ("précompte immobilier").</p>
<p>7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования</p>	
<p>7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение</p>	<p>Информация отсутствует.</p>
<p>7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки</p>	<p>Информация отсутствует.</p>
<p>7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы</p>	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Во внутренних перевозках общей нормой становится максимальный вес 44 т, при максимальной нагрузке на ось 11 тонн.</p>
<p>7.4 Упрощение контроля документов</p>	<p>Информация отсутствует.</p>

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Действующая система (2009–2012 годы) предоставляет федеральную финансовую поддержку железнодорожному компоненту перевозок ИТЕ (см. Королевский указ от 15 июля 2009 года о развитии комбинированных железнодорожных перевозок и ИТЕ в период 2009–2012 годов).</p>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Контроль за соблюдением правил осуществляется как на дорогах, так и на предприятиях.</p>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p>Каждый регион финансирует исследования, программы разработок и планы создания транспортных систем и регламентирует их эффективность и организацию терминалов и логистических служб.</p> <p>Фламандский регион: благодаря тесному сотрудничеству между университетами, гражданскими служащими и научными институтами в секторе транспорта и логистики активно применяют инновационные подходы.</p> <p>Валлонский регион:</p> <p>Завершение создания и координации работы сети мультимодальных транзитных узлов.</p> <p>Нахождение и резервирование земель для обеспечения мультимодальной доступности.</p>
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Доступ либерализован в результате применения системы Европейского союза.</p>
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	<p>Федеральная государственная служба:</p> <p>Доступ либерализован в результате применения системы Европейского союза.</p>
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	<p>Фламандский регион: создание РИС на водных путях обеспечивает наличие согласованных и надежных данных о внутреннем судоходстве.</p>
9.2 Составление перечня узких мест	<p>Фламандский регион: агентства "Ватервехен эн зееканаал НВ" и "НВ Де Схеепварт" разработали Инфраструктурный генеральный план для фламандских водных путей на период до 2014 года. Этот Генеральный план содержит перечень узких мест и отсутствующих звеньев и отражает необходимые инвестиции в соответствующую транспортную инфраструктуру фламандских водных путей</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	в целях использования возможностей внутреннего судоходства и создания связей с европейской сетью. Информация отсутствует.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Информация отсутствует.
10.0 Общий обзор	Фламандский регион: благодаря тесному сотрудничеству между университетами, гражданскими служащими и научными институтами в секторе транспорта и логистики активно применяются инновационные подходы.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	Фламандский регион: Сеть внутреннего водного транспорта Фландрии (ФИСН) действует в качестве форума для всех сторон, заинтересованных во внутреннем водном транспорте (ВВТ). Этот форум активно способствует реализации общих стратегических и конкретных целей повышения показателей ВВТ во Фландрии.
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Фламандский регион делает первые шаги в направлении превращения внутреннего судоходства в самый безопасный вид перевозки опасных грузов. Использование внутреннего судоходства де-факто ведет к развитию интермодальных перевозок до и после автомобильной перевозки. Одним из таких шагов явилось создание новой нормативной базы, которая была опубликована 1 августа 2012 года и вступит в действие с 1 сентября 2012 года. В настоящее время осуществляется процедура присоединения к Соглашению ВОПОГ.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информация отсутствует.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Федеральная государственная служба: действующая система (2009–2012 годы) предусматривает оказание федеральной финансовой поддержки железнодорожному компоненту перевозки ИТЕ (см. Королевский указ от 15 июля 2009 года о содействии развитию комбинированных железнодорожных перевозок ИТЕ в период 2009–2012 годов).
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Фламандский регион: создание РИС (речных информационных служб), создание сети АИС для внутреннего судоходства (автоматизированной информационной системы), меры поддержки установки на баржах приемопередатчиков АИС (бюджет в размере 1 575 000 евро, 20% финансируются ЕС).

В. Чешская Республика

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Интермодальные (комбинированные) перевозки включены в два приоритетных элемента чешской транспортной политики на 2005–2013 годы: достижение приемлемого распределения используемых видов транспорта и создание высококачественной транспортной инфраструктуры.</p> <p>Конкретная первоочередная задача охватывает также развитие и восстановление железнодорожного транспорта в качестве скоростного транспорта, являющегося частью логистических цепей, включая транспортные услуги "от двери до двери", и развитие и использование внутреннего водного пути Лабе, позволяющего осуществлять интермодальные (комбинированные) перевозки на большие расстояния.</p> <p>Что касается второго приоритета, то инфраструктура терминалов интермодальных (комбинированных) перевозок во вторую приоритетную задачу не включена, поскольку она принадлежит частному сектору и государством не гарантируется. Конкретным средством оказания поддержки достижению этой цели является "программа содействия комбинированным перевозкам".</p> <p>Кроме того, разрабатывается стратегия поддержки логистических объектов из государственных фондов, направленная на поддержку разработки концепции и создания мультимодальных государственных логистических центров, включая терминалы комбинированных перевозок.</p>
2. Национальные и международные органы	<p>Транспортная политика Чешской Республики разрабатывается в соответствии с национальной стратегией устойчивого развития. Одной из ее конкретных целей является сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.</p> <p>Транспортная политика Чешской Республики основывается на европейских документах и преследует цель экономического роста и устойчивого развития, а также является средством достижения европейских целей в области создания сети ТЕС-Т (и особенно осуществления приоритетных проектов № 22, 23 и 25). Через политику районного развития обеспечивается также взаимосвязь с документами по вопросам землепользования на территории Центральной Европы.</p>
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Транспортная политика Чешской Республики разрабатывается в соответствии с национальной стратегией устойчивого развития. Одной из ее конкретных целей является сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.</p>
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Транспортная политика Чешской Республики основывается на европейских документах и преследует цель экономического роста и устойчивого развития, а также является средством достижения европейских целей в области создания сети ТЕС-Т (и особенно осуществления приоритетных проектов № 22, 23 и 25). Через политику районного развития обеспечивается также взаимосвязь с документами по вопросам землепользования на территории Центральной Европы.</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Предварительным условием является введение в действие справедливых и эффективных схем установления цен на автомобильные перевозки. Таким образом, важная цель заключается в расширении системы электронного сбора дорожных пошлин во всей дорожной сети, а также в отражении всех внешних расходов. Это будет соответствовать законодательству Сообщества.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Это является одной из целей разрабатываемой стратегии поддержки логистических объектов за счет государственных фондов.
4. Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	Чешская Республика ратифицировала Соглашение СЛКП и Протокол к СЛКП по внутренним водным путям. Чешская Республика продолжает осуществление планов развития железнодорожных сетей, разработанных ЕС и Международным союзом железных дорог (МСЖД).
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	В рамках модернизации четырех национальных транзитных железнодорожных коридоров, соответствующих основным железнодорожным линиям, предусмотренным в СЛКП и СМЖЛ, используются международные стандарты. Модернизация внутренних водных путей – рек Лабы и Влтавы (Е20) – проводится в соответствии с Соглашением СМВП. В настоящее время решается проблема увеличения минимальной высоты под отдельными мостами.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Подготавливаемая стратегия поддержки логистических объектов за счет государственных фондов направлена на поддержку создания сети мультимодальных государственных логистических центров, включая терминалы комбинированных перевозок. В этот процесс поэтапно вовлекаются конкретные регионы, и создаваемые базовые объекты являются частью района развития.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	См. пункты 7.1 и 7.2.
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Что касается вопроса о частной собственности на все терминалы, то он зависит исключительно от того, кто является владельцем (оператором) терминалов.
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	В сентябре 2007 года был представлен Национальный план внедрения Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД). Основное

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
	<p>внимание в нем уделяется обоим основным элементам – системе связи ГСМ-ЖД и Европейской системе контроля за движением поездов (ЕСКДП).</p>
	<p>На участках Дечин–Прага и Прага–Колин был осуществлен экспериментальный проект по ЕСКДП. К 2016 году планируется постепенно оборудовать 1 540 км сети ТЕС-Т, а также необходимое количество тяговых единиц.</p>
	<p>В настоящее время на одном из участков в 30 км осуществляется экспериментальный проект по ЕСКДП, и к 2014–2016 годам планируется оснастить соответствующим оборудованием национальные транзитные коридоры в зависимости от хода их модернизации. В этой связи будет оснащено необходимое количество тяговых единиц.</p>
	<p>Был создан так называемый Коридор Е, соединяющий Прагу с Дрезденом, Веной, Братиславой и Будапештом. Соглашение между заинтересованными странами направлено на обеспечение создания системы ЕСУЖД к 2015 году (однако на участке немецкий Дрезден–Дечин она будет создана к 2020 году).</p>
5.2 Введение в действие систем электронной информации	См. пункт 5.1.
5.3 Другие меры	См. пункт 5.1.
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>"Программа содействия комбинированным перевозкам" на 2006–2010 годы включает две подпрограммы по поддержке инвестиций в комбинированные перевозки – "Строительство новых и модернизация существующих терминалов с открытым доступом" и "Инновационная технология для новых линий комбинированных перевозок". Однако в настоящее время государство не может выделить средства на эти цели. Сумма ассигнований на конкретные годы устанавливается каждый календарный год (после утверждения государственного бюджета).</p>
	<p>В рамках Оперативной программы по транспорту на 2007–2013 годы осуществляется программа "Поддержка повышения интенсивности использования подъездных путей". Она направлена на поддержку инвестиций в строительство, установку и подвижное оборудование только на новых и удлиняемых подъездных путях.</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	С 2006 года оказывается помощь на начальном этапе (первоначальная поддержка) функционированию новых линий несопровождаемых комбинированных перевозок. В настоящее время такая поддержка не оказывается.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Снижение дорожного налога (на 100%) для транспортных средств, которые используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки, и (на 25–90%) для транспортных средств, выполняющих соответствующее количество рейсов в рамках комбинированных перевозок (в соответствии с действующим текстом Закона № 16/1993 (Свод законов) о дорожном налоге).
7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	На дорожные транспортные средства, используемые в комбинированных перевозках, не распространяется запрет на движение в соответствующие периоды времени по воскресеньям и праздничным дням в течение всего года и по пятницам и субботам только во время летних праздничных дней (в соответствии с действующим текстом Закона № 361/2000 (Свод законов) о дорожном движении).
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Для автомобилей, зарегистрированных в государствах ЕС, автомобильные грузовые перевозки полностью либерализованы.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Нет.
7.4 Упрощение контроля документов	Нет.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Нет.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Нормативы не охватывают допуски.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации железнодорожного транспорта, гарантирован свободный доступ.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации внутреннего водного транспорта, гарантирован свободный доступ.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Имеются в наличии согласованные и надежные данные о комбинированных перевозках. Некоторые специфические данные коммерческого и финансового характера являются конфиденциальными, и операторы не сообщают их.
9.2 Составление перечня узких мест	<p>Узкие места известны.</p> <p>Железные дороги:</p> <p>Большинство узловых станций в четырех национальных транзитных железнодорожных коридорах. В настоящее время многие из них перестраиваются, и их пропускная способность может быть увеличена.</p> <p>Автомобильные дороги:</p> <p>Значительная часть автомагистрали D1, участок автомагистрали D8 в регионе Северной Богемии, участки полос на важных международных и национальных дорогах, незавершенная кольцевая автомагистраль вокруг Праги.</p> <p>Внутренние водные пути:</p> <p>Участок реки Лабе между границей и Усти-над-Лабм (около 40 км).</p> <p>Чешская Республика является страной, не имеющей выхода к морю, и морских перевозок на короткие расстояния не осуществляет. Отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния не создано.</p>
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Оптимистичные прогнозы в отношении более широкого применения принципа комодальности способствуют решению проблем в рамках процесса реализации транспортной политики. Это особенно касается развития инфраструктуры железных дорог, например увеличения мощностей грузового транспорта, установки систем телематики.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Косвенное стимулирование в ходе совещаний международных рабочих групп и конференций с участием представителей Министерства транспорта.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	См. пункт 11.1.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Нет.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	См. пункт 6.2 и 11.1.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Нет.

С. Германия

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	В качестве одной из основных целей своей транспортной политики Федеративная Республика Германия стремится увеличить долю железнодорожного и водного транспорта, являющихся экологически чистыми видами транспорта, особенно в общем объеме грузовых перевозок. Эта цель должна быть достигнута в рамках комплексной транспортной системы в целом. В этой связи большое значение имеют комбинированные перевозки, поскольку они позволяют в значительной мере перераспределить перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт.
2. Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития и других министерств Германии участвуют в работе многочисленных групп по координации национальной политики и других групп и совещаний по вопросам комбинированных перевозок.
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	См. ответ на вопрос 2.1, который касается также координации международной политики. В качестве примера можно упомянуть о программе "Марко Поло".

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Германия поощряет добросовестную конкуренцию, например с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки сектора комбинированных перевозок (см. 6.1–6.3).
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	(Финансовая) поддержка, предоставляемая для терминалов комбинированных перевозок, обеспечивает оптимальные операции по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой.
4. Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	Германия ратифицировала Соглашение СЛКП, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП о перевозках по внутренним водным путям.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Планирование и определение месторасположения терминалов комбинированных перевозок осуществляются операторами с учетом региональных различий в нормативных положениях, особенно с точки зрения требований к строительству и планированию, а также местных условий.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Стимулирование комбинированных перевозок обеспечивается с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки (см. 6.1–6.3).
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	В принципе стимулирование комбинированных перевозок посредством финансовой поддержки ограничивается инвестициями (исключение: см. 6.2).
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Реализация конкретных мер входит в сферу ответственности отдельных предприятий. Государственные органы власти обеспечивают требуемые предварительные правовые условия.
5.2 Введение в действие систем электронной информации	См. 5.1.
5.3 Другие меры	
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Финансирование терминалов комбинированных перевозок компании "Дойче банк АГ" (Германской железнодорожной компании) и других частных компаний (например, портов, частных железнодорожных компаний).

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
	<p>Федеральное правительство стимулирует комбинированные перевозки с помощью субсидий на строительство новых интермодальных терминалов с высокой пропускной способностью и модернизации существующих терминалов (железнодорожных/автомобильных или внутренних водных/железнодорожных/автомобильных). Эти субсидии предоставляются либо на основании Федерального закона о модернизации железнодорожной инфраструктуры, если такими сооружениями являются терминалы, управляемые компанией "ДБ Нец АГ", либо на основе Руководства по стимулированию развития перевалочных центров комбинированных перевозок от 1998 года. Руководство пересматривалось пять раз и будет представлено Европейской комиссии для рассмотрения в целях обеспечения его соответствия правилам оказания государственной помощи.</p> <p>В январе 2012 года вступило в силу новое Руководство по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов.</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	Без особых комментариев.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>Освобождение от налога на автотранспортные средства в отношении тех транспортных средств, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах перевозки.</p> <p>Возврат налога на автотранспортные средства в случае транспортных средств, используемых в контейнерных перевозках.</p>
7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	<p>Освобождения от запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на движение в праздничные дни.</p>
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Для начальных и конечных этапов перевозки максимальный допустимый вес был увеличен до 44 тонн.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожно-транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	См. 7.2.
7.4 Упрощение контроля документов	Без особых комментариев.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Без особых комментариев.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Без особых комментариев.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В случае технологии "катящееся шоссе" время, проведенное водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	См. 8.1.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбор согласованных и надежных данных осуществляется, например, в процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры.
9.2 Составление перечня узких мест	В процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры также выявляются узкие места.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Германия создала Центр информации о морских перевозках на короткие расстояния и развития внутреннего водного транспорта (СПЦ) в Бонне.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	План действий по развитию грузовых перевозок и логистики федерального правительства предусматривает конкретные меры по поддержке инноваций. Инновационные системы уже могут финансироваться на основе Руководства по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	Германия способствует использованию экологически чистых видов транспорта. В принципе вопросы распределения перевозок по видам транспорта непосредственно не регулируются.
11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	По соображениям безопасности мероприятия по распределению перевозок по видам транспорта, упомянутые в пункте 11.1, ограничены перевозкой особых опасных грузов.
11.3 Стимулирование создания международных пулов вагонов	См. 11.1 и 11.2.

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
11.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	См. 11.1 и 11.2.
11.5 Более широкое использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	См. 11.1 и 11.2.

D. Польша

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок национальной транспортной политики	<p>Развитие комбинированных перевозок является одним из основных приоритетов транспортной политики. В результате переговоров о присоединении к ЕС к некоторым видам комбинированных перевозок применялись общие правила (директива 106/92). В таких случаях нормативные условия осуществления комбинированных перевозок сопоставимы со стандартами ЕС.</p> <p>Новые нормативы открывают возможность использования для финансирования инфраструктуры комбинированных и интермодальных перевозок государственно-частных партнерств (ГЧП).</p>
2. Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Процесс улучшения координации национальной политики в целях обеспечения эффективного развития транспортной инфраструктуры все еще продолжается. Усовершенствования вносятся, например, в соответствии со стратегией развития морских портов на период до 2015 года и генеральным планом развития железнодорожного транспорта в Польше на период до 2030 года включительно.</p> <p>Министерство транспорта, строительства и морской экономики (МТСМЭ) завершает работу по реализации стратегии развития транспорта, которая будет относиться к числу девяти секторальных стратегий, разрабатываемых в настоящее время польским правительством, и включать, в частности, следующие приоритеты: развитие интермодальности в грузовых перевозках и создание благоприятных условий для развития ТСЛ. Главным направлением действий явится модернизация инфраструктуры железных дорог и интермодальных терминалов.</p>

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты польского МТСМЭ активно участвуют в деятельности рабочих групп и международном сотрудничестве в области окружающей среды, землепользования, транспорта и т.д.
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Плата за перевозки непосредственно зависит от интернализации внешних издержек. Ее размеры в случае автомобильных перевозок будут устанавливаться МТСМЭ в соответствующем постановлении. С 1 июля 2011 года действует система электронного сбора платы за проезд "ВиаТолл", которая установлена на автомагистралях, скоростных дорогах и первоклассных национальных дорогах для взимания платы за проезд со всех транспортных средств общей массой свыше 3,5 т (система взимания платы за проезд в зависимости от расстояния). Размер такой платы зависит от класса дороги, общей массы транспортного средства и класса выбросов "ЕВРО".
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Мультимодальность можно улучшить благодаря использованию интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Стратегия развития транспорта, упомянутая в пункте 2.1, содержит некоторую информацию об ИТС с указанием руководящих принципов их внедрения. ИТС внедряется на национальном уровне ("ВиаТолл", ЕСУЖД, РИС), а также на региональном и местном уровнях (в городах). Информация о действиях по внедрению ИТС в Польше подготавливается в соответствии со статьей 17.2 директивы 2010/40/EU по ИТС (Официальный вестник L 207, 06/08/2010 P. 0001–0013).
4. Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)	Польша ратифицировала Соглашение СЛКП в 2002 году. В настоящее время стандартам СЛКП соответствуют 4 200 км железных дорог. Польша рассматривает возможность подписания Протокола по внутренним водным путям. Однако для достижения этих европейских стандартов потребуются значительные капиталовложения.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Планирование терминалов интегрировано в планирование территориально-пространственного развития и осуществляется в соответствии с главной концепцией национального плана территориально-пространственного развития. Предприятие "ПКП карго С.А." разработало "Концепцию строительства логистических центров и пунктов концентрации перевалочных и логистических операций до 2010 года".

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	<p>"ПКП карго С.А." эксплуатирует контейнерные терминалы в Гливице-Соснице, Млаве, Малазевице, Рзепине и в контейнерном перевалочном пункте в Журавце. Кроме того, планируется построить новые контейнерные терминалы или перевалочные пункты совместно с другими логистическими операторами во Вроцлаве, Конине, Сувалках и Дорохуске. На достаточно продвинутой стадии находится процесс строительства контейнерных терминалов в Познани-Франово и Остажево-Торуне. Была завершена модернизация контейнерного терминала в Малазевице. Кроме того, планируется расширить терминалы в Гливице-Соснице и Млаве и построить современный терминал Медыке.</p>
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<p>Все интермодальные терминалы, финансируемые совместно с фондами Европейского союза (ЕС) (которые упомянуты в разделе 6.1), должны предоставлять свободный доступ всем заинтересованным компаниям. Согласно правилам ЕС, введение каких-либо ограничений на доступ к этим терминалам запрещается.</p> <p>Мерой, направленной на улучшение работы и оснащения терминалов, является нормативный акт о государственном содействии инвестициям в интермодальные перевозки в рамках Оперативной программы по инфраструктуре и окружающей среде, которая является Национальной стратегической рамочной основой на 2007–2013 годы.</p>
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Польша осуществляет Национальный план внедрения ЕСУЖД. В настоящее время реализуются четыре проекта. Готовится несколько проектов для перевозчиков. Проекты финансируются совместно с Фондом присоединения ЕС в контексте оперативной программы по инфраструктуре и окружающей среде, Национальной стратегической рамочной основы на 2007–2013 годы и направления действий 7.1 – развитие железнодорожного транспорта.</p>
5.2 Введение в действие систем электронной информации	<p>Польша приступила к внедрению речных информационных систем (РИС). 1 января 2010 года при Управлении внутреннего водного транспорта в Щецине был создан Центр РИС. В мае 2010 года в рамках многолетней программы работы на 2007–2013 годы Европейская комиссия объявила о начале подачи заявок по проектам РИС. Был представлен экспериментальный проект по РИС для нижней части реки Одер. Главная задача этого проекта заключается, в частности, в интеграции польских внутренних водных путей в общеевропейскую РИС.</p>
5.3 Другие меры	

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Финансирование из Фонда присоединения ЕС основывается на Оперативной программе по инфраструктуре и окружающей среде, которая является Национальной стратегической рамочной основой на 2007–2013 годы. В соответствии с приоритетом 7 направлением действий, посвященным интермодальным перевозкам, является экологически безопасный транспорт (направление действий 7.4: 145 млн. евро)². Существуют также направления действий, посвященные железнодорожному транспорту (направление действий 7.1: 6 716 млн. евро), морскому транспорту (направление действий 7.2: 780 млн. евро) и внутренним водным путям (направление действий 7.5: 101 млн. евро).</p> <p>В рамках данной программы предусмотрено также направление действий (направление действий 8.3: 165 млн. евро), касающееся инвестиций в ИТС.</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	Подготовкой специалистов по логистике занимается ряд учебных заведений Польши.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Закон о налогах и местных сборах с внесенными в него изменениями (1 января 2002 года) предусматривает освобождение в ряде случаев от уплаты налогов операторов комбинированных перевозок.
7. Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Освобождение для транспортных средств, используемых в комбинированных перевозках, распространяется также на запреты на движение в воскресные дни и национальные праздники, а также в течение праздничных периодов.
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Содействие перевозкам на конечных этапах: существуют возможности сотрудничества между региональными и местными властями и частным сектором.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Максимально допустимый вес автотранспортных средств, используемых в комбинированных перевозках, – 44 тонны.
7.4 Упрощение контроля документов	Контроль упрощается благодаря Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенции ФАЛ) и директиве 2010/65/EU Европейского парламента и Совета Европы от 20 октября 2010 года о процедурах передачи

² Общая сумма, состоящая из взноса ЕС и национального взноса.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>сообщений для судов, прибывающих в порты государств-членов и/или отбывающих из них, которая отменила действие директивы 2002/6/ЕС.</p> <p>МТСМЭ разрабатывает законопроект, который разрешит управляющим инфраструктурами применять преференциальные тарифы при взимании платы за использование железнодорожной инфраструктуры для интермодальных транспортных операций. В соответствии с двусторонними соглашениями о комбинированных перевозках (Польша–Словакия и Польша–Венгрия) существуют дополнительные разрешения для операторов автомобильного транспорта, осуществляющих комбинированные (интермодальные) перевозки.</p>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информация отсутствует.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p>Разрешения на выдачу премий.</p> <p>Введены акцизы на топливо, призванные повысить стоимость автомобильных перевозок.</p> <p>Совместное финансирование интермодальной инфраструктуры в рамках Оперативной программы по инфраструктуре и окружающей среде (2007–2013 годы).</p> <p>В 2009 году представитель Министерства инфраструктуры подписал Конвенцию Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила). В настоящее время Польша проводит консультации с соответствующими секторами относительно возможной ратификации Правил.</p>
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	В соответствии с польским Законом о железнодорожном транспорте доступ к железнодорожным сетям согласуется с нормами, применяемыми в ЕС, обеспечивая таким образом либерализацию.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Никаких специальных ограничений не существует.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Центральное статистическое управление собирает данные для рыночного мониторинга.
9.2 Составление перечня узких мест	Узкие места выявляются Центром содействия морским перевозкам на короткие расстояния. Кроме того, сотрудники МТСМЭ Польши поддерживают связь с операторами и в сотрудничестве с Европейской

<i>Цели и вопросы¹</i>	<i>Разъяснения</i>
	комиссией принимают меры по устранению основных выявленных узких мест.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Соответствующую информацию предоставляет Центр содействия морским перевозкам на короткие расстояния.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Информация отсутствует.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Обязательство относительно открытого доступа к интермодальным терминалам, финансируемым совместно с фондами ЕС (о чем упоминается в разделе 6.1) содействует осуществлению соглашений о сотрудничестве и партнерстве.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информация отсутствует.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Информация отсутствует.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Постановление Министерства инфраструктуры об условиях доступа к железнодорожной инфраструктуре и ее использования, вступившее в силу в 2009 году, предусматривает, что перечень сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре не должен включать отдельных таблиц с преференциальными тарифами для интермодального транспорта. Однако в 2010 году еще предоставлялась 25-процентная скидка для интермодальных перевозок с использованием маршрутных поездов, которые нельзя разделить. В настоящее время обсуждается возможность предоставления такой скидки в 2013 году.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Польша ратифицировала Конвенцию (ФАЛ) и применяет ее директивные положения (например, раздел 1, пункт С об электронном обмене информацией).