



---

## **Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по интермодальным  
перевозкам и логистике**

**Шестьдесят третья сессия**

Женева, 28–30 октября 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Политика и меры в поддержку интермодальных  
перевозок: меры национальной политики  
по стимулированию интермодальных перевозок**

### **Обновленная информация о мерах по стимулированию интермодальных перевозок**

**Передано правительствами Австрии, Германии, Литвы и Чешской  
Республики\***

#### **I. Введение**

В настоящем документе содержится обновленная информация о мерах по стимулированию интермодальных перевозок, сведения о которых были получены в 2019 году с помощью заполненного вопросника о мерах по стимулированию интермодальных перевозок, представленного Австрией, Германией, Литвой и Чешской Республикой.

---

\* В настоящем документе содержится текст, представленный в секретариат и воспроизведенный без каких-либо изменений.



## II. Предложения о внесении изменений\*\*

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
1. <b>Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике</b>	<p>В рамках транспортной политики Австрии комбинированные перевозки имеют ключевое значение для решения нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок в автомобильном сообщении, обусловленных ее географическим и топографическим положением. Ввиду увеличения транспортных потоков как в пределах Австрии, так и транзитом по ее территории, в частности по автомобильным дорогам, Австрия вводит в действие оперативные меры по поддержке экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт или комбинированные перевозки.</p>	<p>Транспортная политика на 2014–2020 годы включает главу «Инфраструктура мультимодальных перевозок».</p> <p>Более подробную информацию см. в Концепции развития железнодорожного грузового транспорта в Чешской Республике.</p>	<p>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.</p>	<p>Транспортный сектор является третьим по величине сектором экономики в Литве после обрабатывающей промышленности и торговли. Вклад транспортно-логистического сектора в экономику стран как минимум вдвое превышает средний показатель по Европейскому союзу. Развитие интермодальной, экологически чистой и эффективной транспортной системы определено в Национальной программе развития транспорта и коммуникаций на 2014–2022 годы и является одним из приоритетов общей транспортной политики Литвы.</p> <p>Эксперты и должностные лица Министерства коммуникаций и транспорта Литвы тесно сотрудничают с учеными, а также с представителями деловых кругов с целью создания основных ориентиров долгосрочной стратегии</p>

\*\* Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в этой резолюции, были соответствующим образом объединены секретариатом (например, вопросы, касающиеся «добросовестной конкуренции» и «транспарентного и конкурентного ценообразования», упоминаются в различных пунктах резолюции ЕКМТ).

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
				<p>развития и повышения конкурентоспособности транспортной системы Литвы до 2050 года.</p> <p>Современная транспортная политика будет основываться на долгосрочном комплексном анализе. Эта стратегия будет также сфокусирована на глобальных вызовах, связанных с изменением климата, быстрым технологическим развитием, особенно цифровизацией и автоматизацией систем, энергоэффективностью, управлением спросом на мобильность и развитием новых привычек в области мобильности, международными торговыми потоками и ростом транспорта и логистики.</p>
<p><b>2. Национальные и международные органы</b></p> <p>2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>Австрийские эксперты из Федерального министерства по делам транспорта, инноваций и технологий 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</p>	<p>Транспортная политика 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>Эксперты Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры и других министерств Германии участвуют в работе многочисленных групп по координации национальной политики и других групп и совещаний по вопросам комбинированных перевозок.</p>	<p>В этом году Министерство коммуникаций и транспорта и компании, находящиеся под его управлением, создали Центр транспортных инноваций, который будет поощрять инновации в секторе транспорта и коммуникаций. Предполагается, что в деятельности Центра транспортных инноваций будут участвовать эксперты из предприятий транспорта и</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
	<p>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.</p>			<p>связи. Они будут изыскивать возможности для решения проблемных вопросов, обмениваться новаторским опытом в области безопасности пассажиров, транспорта и инфраструктуры, роботизации повторяющихся и однообразных рабочих процессов, инвестиций в автоматизированное распределение и улучшения условий труда. Центр создаст платформу, предназначенную для тестирования и развития технологий, организации семинаров и стимулирования взаимодействия в данном секторе, а также для организации инвестиционных проектов.</p> <p>Следует упомянуть еще две очень важные меры:</p> <p>1. Развитие государственных логистических центров в Вильнюсе и Каунасе. Это проекты стратегического значения в Литве. Их развитие поможет привлечь инвесторов и обеспечить надлежащее взаимодействие различных видов транспорта в европейских транспортных коридорах. Развитие Вильнюсского государственного логистического центра планируется осуществить</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
				<p>на базе станции Вайдотай-Сортировочная. Предусматривается, что после реализации этого проекта будет создано не менее 250 новых рабочих мест. Территория Вильнюсского государственного логистического центра будет занимать почти 26 га. Там планируется осуществлять логистическую, складскую и производственную деятельность. Каунасский логистический центр будет создан на базе железнодорожного узла станции Палемонас. Его территория составит не менее 12 га. Когда этот логистический центр будет построен, будет создано около 100 новых рабочих мест. Строительные работы по созданию Вильнюсского государственного логистического центра должны быть завершены до 2030 года, а Каунасского — до 2026 года, вместе с окончанием внедрения железной дороги стандартной европейской колеи «Rail Baltica».</p> <p>2. Морской порт Клайпеды. Клайпедский порт — крупнейший транспортный центр Литвы, предоставляющий</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
				<p>все услуги, связанные с морским бизнесом и грузоперевозками: стивидорные, судостроительные, судоремонтные, логистические, экспедиторские и агентские услуги. Порт расположен на пересечении двух международных транспортных коридоров и служит мостом для распределительных сетей Восток — Запад и Север — Юг.</p> <p>В стадии рассмотрения находятся серьезные планы по более эффективному использованию потенциала Клайпедского морского порта как важнейшего транзитного узла страны.</p> <p>Имея самый быстрорастущий морской порт в Балтийских странах, Литва рассматривает перспективы расширения возможностей Клайпедского порта (максимальная пропускная способность 65 млн т), включая инвестиции в дноуглубительные работы (до 17 м) и расширение (до 200 м) судоходного канала, а также развитие нового морского глубоководного порта.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
2.2 Принятие мер по улучшению международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Как следует из приведенного выше ответа, австрийские эксперты по транспорту придают также важнейшее значение продвижению национальных интересов в международных координационных органах. Речь идет, в частности, о деятельности 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 устойчивого развития Европейского союза и о деятельности органов, занимающихся рассмотрением вопросов, связанных с гарантиями выполнения обязательств, вытекающих из Киотского протокола, а также всех проектов и задач в рамках пакета мер (ЕС-2020) в области климата и энергии, в частности в контексте решения ЕС о совместных усилиях в сфере наземного транспорта. Австрия активно участвует в создании трех железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с регламентом (ЕС) 913/2010, который призван содействовать развитию интермодальных перевозок посредством повышения эффективности работы терминалов (железнодорожных и автомобильных терминалов,</p>	<p>Транспортная политика регулярно обновляется, в настоящее время это Транспортная политика на 2014–2020 годы. Она основана, главным образом, на европейской транспортной политике: Белой книге ЕС и документе «Европа-2020 — стратегия интеллектуального, устойчивого и инклюзивного роста». Транспортная политика является средством достижения целей ЕС, направленных на сплочение общества и создание сети ТЕС-Т.</p>	<p>См. ответ на вопрос 2.1: германские эксперты по транспорту также придают важнейшее значение продвижению национальных интересов в международных координационных органах. Германия активно участвует в создании шести железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с Регламентом ЕС № 913/2010, в котором интермодальные перевозки рассматриваются через призму развития терминалов. Германия участвует также в создании коридоров сети магистральных дорог ТЕС-Т.</p>	<p>Географическое положение Литвы, а также ее членство в ЕС определяют развитие международного сотрудничества в транспортной сфере. Первый аспект касается членства в ЕС и соответствующей интеграции литовской транспортной системы в западноевропейскую сеть. Другой аспект связан с тесной зависимостью транспортной инфраструктуры и грузоперевозок от соседних восточных стран. По этим причинам в сфере международных отношений приоритет отдается двустороннему сотрудничеству с соседними странами, а также многосторонним отношениям со странами региона Балтийского моря.</p> <p>Вопросы, связанные с развитием интермодальных перевозок, постоянно обсуждаются на форумах стран региона Балтийского моря. Министерство также принимает участие в инициативах Форума «Азия — Европа» (АСЕМ) и формата сотрудничества Китая и 16 стран Центральной и Восточной Европы (16+1), а также вносит свой вклад в формирование политики на встречах министров транспорта</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
	<p>морских и речных портов). Австрия сотрудничает с соседними странами в реализации базовой сети коридоров ТЕС-Т, уделяя особое внимание вопросам интермодальности.</p>			<p>и в рамках других мероприятий, посвященных обсуждению концепций будущего развития европейской и азиатской транспортных систем и определению приоритетных направлений транспортной политики и потенциальных направлений сотрудничества.</p> <p>Другим важным форматом, созданным для расширения сотрудничества между транспортными и логистическими компаниями, операторами интермодальных перевозок, грузоотправителями и грузополучателями, государственными органами, академическими и научно-исследовательскими институтами, является Ассоциация транспортного коридора «Восток — Запад» (EWTCA). EWTCA повышает эффективность транспортного коридора «Восток — Запад», соединяющего южный регион Балтийского моря Европейского союза (Дания, Германия, Литва, Швеция), Калининградскую область Российской Федерации и другие страны (Беларусь, Украина, Россия, Казахстан, Монголия, Китай, а также страны Черноморского региона и Азии).</p>



Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<b>3. Расходы и цены</b>				
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	<p>Предпосылкой создания условий для добросовестной конкуренции между различными видами транспорта служат разработка и внедрение справедливых и эффективных механизмов ценообразования. Это означает, что в ценах необходимо учитывать использование ресурсов и следует также отражать все внешние издержки. Последняя поправка к директиве 1999/62/ЕС, касающейся взимания пошлин с большегрузных транспортных средств за использование определенных объектов инфраструктуры (директива 2011/76/EU Европейского парламента и Совета от 27 сентября 2011 года), впервые предусматривает возможность интернализации внешних издержек, связанных с атмосферным и шумовым загрязнением, источником которого является дорожный транспорт. Поэтому Австрия начала процедуру внутренней оценки проекта поправки к Федеральному закону о платных дорогах, в соответствии с которой будут введены правила взимания платы за проезд в зависимости от уровня загрязнения воздуха и</p>	<p>Предварительным условием является введение в действие справедливых и эффективных схем установления цен на автомобильные перевозки. Таким образом, важная цель могла бы заключаться в расширении системы электронного сбора дорожных пошлин во всей дорожной сети, включая учет всех внешних расходов. Это будет соответствовать законодательству Сообщества.</p>	<p>Германия поощряет добросовестную конкуренцию, например с помощью мер государственной (макро-) политики и финансовой поддержки сектора комбинированных перевозок (см. 6.1–6.3). Внешние издержки учитываются в программе взимания платы с большегрузных транспортных средств за пользование дорогами (пункт 3 в связи с приложением 1 к Bundesfernstraßenmautgesetz).  На основе «Генерального плана развития железнодорожного грузового транспорта» федеральное правительство последовательно работает над повышением конкурентоспособности экологически чистого железнодорожного грузового транспорта. Одной из пяти неотложных мер является пропорциональное снижение сборов за пользование</p>	<p>Принцип равенства с точки зрения ценообразования и доступа установлен в правилах предоставления услуг и ценообразования Вильнюсского и Каунасского интермодальных терминалов.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	шума большегрузных транспортных средств.		<p>железнодорожными путями. Эта мера направлена на улучшение финансовых возможностей железнодорожных транспортных компаний для внедрения инноваций и на снижение цен на грузовые железнодорожные перевозки. Ее осуществление началась 1 июля 2018 года и завершится 30 июня 2023 года.</p> <p>С 1 января 2019 года Германия отменила транзитные сборы во внутреннем судоходстве, за исключением транзита по реке Мозель и Кильскому каналу.</p>	
3.2 Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	(См. раздел 10.)	Это одна из целей «Концепции развития железнодорожного грузового транспорта в Чешской Республике». Но этот вопрос зависит в основном от частных предприятий.	(Финансовая) поддержка, предоставляемая для терминалов комбинированных перевозок, обеспечивает оптимальные операции по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой.	Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов является одной из основных задач добросовестной конкуренции между видами транспорта.  На Вильнюсском и Каунасском интермодальных терминалах внедрена онлайн-система заказов на погрузку/разгрузку.

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<b>4. Сети, терминалы и логистические центры</b>				
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол о внутренних водных путях к нему)	В целом Австрия применяет международные 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 42 Закона Австрии о федеральных железных дорогах Австрийская Республика поддерживает работу по планированию и созданию железнодорожной инфраструктуры.	Эти стандарты реализуются путем модернизации соответствующих железнодорожных линий и внутренних водных путей.  При модернизации или строительстве новых терминалов, с государственной помощью, владельцы терминалов комбинированных перевозок должны/обязаны соблюдать стандарты Соглашения СЛКП.	Германия ратифицировала Соглашение СЛКП, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП о перевозках по внутренним водным путям.	Литву пересекают два европейских транспортных коридора: Коридор I в направлении север — юг, с ответвлением IA и ответвления IXB и IXD Коридора IX в направлении восток — запад. Эти коридоры были утверждены на конференциях европейских министров транспорта, которые состоялись на Крите и в Хельсинки. После вступления Литвы в ЕС эти коридоры станут частью европейской транспортной сети ТЕС-Т. Европейский транспортный коридор I также включен в список линий СЛКП, ЦИМ и МПК.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Комплексная программа развития сети терминалов в соответствии с решениями управляющих инфраструктурой. Осуществляются процедуры комплексного планирования терминалов в восточной части Австрии, которые стимулируются Федеральными железными дорогами Австрии (ФЖДА) и руководством округов данного региона. В качестве примеров можно привести расширение терминала по обслуживанию трех	Терминалы комбинированных перевозок принадлежат частному сектору, и на них не распространяются гарантии государства.	Планирование и определение месторасположения терминалов комбинированных перевозок осуществляются их операторами с учетом региональных различий в нормативных положениях, особенно с точки зрения требований к строительству и планированию, а также местных условий.	Создание государственных логистических центров в Вильнюсе и Каунасе поможет привлечь инвесторов, обеспечить надлежащее взаимодействие различных видов транспорта в европейских транспортных коридорах. В 2020 году Каунасский интермодальный терминал будет подсоединен к железной дороге стандартной европейской колеи «Rail Baltica». Это позволит иметь

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	видов транспорта в порту Вена и недавно построенный Венский южный центр грузоперевозок.			два терминала с пропускной способностью более 34 маршрутных составов в сутки. Считается, что этот маршрут обеспечит дополнительную пропускную способность для поездов, следующих с востока на запад, помимо существующих маршрутов.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Информацию о мерах нормативного регулирования, принимаемых для улучшения доступа к терминалам, см. в пунктах 7.1 и 7.2.	При модернизации или строительстве новых терминалов, с государственной помощью, владельцы терминалов комбинированных перевозок должны обеспечить свободный доступ.	Стимулирование комбинированных перевозок обеспечивается с помощью мер государственной (макро-) политики и финансовой поддержки (см. 6.1–6.3).	Заключительные этапы разработки процедуры доступа к железнодорожным объектам и услугам, связанным с железной дорогой, в соответствии с имплементационным регламентом Комиссии (ЕС) 2017/2177 о доступе к услугам, связанным с железнодорожными перевозками, и объектам обслуживания.
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 перевозки РоЛа («катящееся шоссе») (Вельс, Вергль, Бреннер), на работу 6/7 дней в неделю в круглосуточном режиме. Внедрение так называемых передаточных концепций.	Нет информации.	В принципе стимулирование комбинированных перевозок посредством финансовой поддержки ограничивается инвестициями (исключение: см. 6.2).	Создание благоприятных условий работы для привлечения инвесторов в терминалы и последовательное инвестирование в развитие операций, инфраструктуры и оборудования интермодальных терминалов. Обеспечивается открытый доступ к терминалам для всех пользователей.

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<b>5. Эксплуатационная совместимость</b>				
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Австрия улучшает эксплуатационную совместимость сетей в соответствии с европейскими стандартами. В частности, Австрия твердо намерена внедрить Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в соответствии с регламентом 2012/88/EU и на основе национального плана развертывания. В Австрии уже эксплуатируется 420 км линий ЕСУЖД в коридорах L1 и L2 и планируется дальнейшее увеличение их числа, особенно вдоль базовой сети коридоров Европейского союза.</p>	<p>В 2007 году был введен Национальный план внедрения ЕСУЖД (Европейская система управления железнодорожным движением). Основное внимание в нем уделяется основным элементам — системе связи ГСМ-ЖД и Европейской системе контроля за движением поездов (ЕСКДП).</p> <p>Система ГСМ-ЖД была внедрена на некоторых участках сети ТЕС-Т и на необходимом количестве тяговых транспортных единиц.</p> <p>Пилотный проект ЕСКДП реализуется на участке Колин — Бржецлав (С-Е 40, 61). В связи с этим будет оборудовано необходимое количество тяговых транспортных единиц. Система еще не введена в эксплуатацию.</p>	<p>Реализация конкретных мер входит в сферу ответственности отдельных предприятий. Государственные органы власти обеспечивают требуемые предварительные правовые условия и в некоторых случаях оказывают финансовую поддержку. Германия улучшает совместимость своей сети в соответствии с европейскими стандартами. Одной из мер является предполагаемое внедрение системы ЕСУЖД при реализации нескольких проектов.</p>	<p>С целью улучшения технической эксплуатационной совместимости сети железных дорог Литвы с шириной колеи 1 520 мм с железными дорогами других стран — членов ЕС и сохранения существующей региональной технической эксплуатационной совместимости между железнодорожными системами стран Балтии особое внимание уделяется реализации директив, касающихся технической эксплуатационной совместимости.</p> <p>Проектирование, модернизация и строительство железнодорожной инфраструктуры, а также строительство и производство подвижного состава основаны на единых технических требованиях Евросоюза к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), которые имеют обязательную силу для всех государств-членов и применяется как к высокоскоростной, так и к обычной железнодорожной системе.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Австрия ввела в действие систему «подготовки машинистов поездов», по прохождении которой они могут пересекать границы. В соответствии с директивой 2005/44/ЕС Австрия реализовала проект создания речных информационных служб (РИС).	Во исполнение директивы 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета о гармонизированных речных информационных службах на внутренних водных путях в Сообществе и соответствующих правил ЕК, касающихся основных рекомендаций по РИС, в Чешской Республике продолжают эксплуатация и	Директива 2005/44/ЕС устанавливает рамки для внедрения и использования гармонизированных речных информационных служб (РИС) в Сообществе для поддержки внутреннего водного транспорта в целях повышения его безопасности, эффективности и экологичности, а также облегчения взаимодействия с другими видами транспорта. Комиссия ЕС приступила к оценке директивы по РИС.	Директива 2008/57/ЕС Европейского парламента и Совета от 17 июня 2008 года об эксплуатационной совместимости железнодорожной системы Сообщества (переработанный вариант) регулирует эксплуатационную совместимость ширококолейной и европейской железнодорожной системы, а также других систем колеи в государствах — членах ЕС. Положения этой директивы перенесены в литовское законодательство.  Одним из приоритетов краткосрочных инвестиционных проектов Литвы является реконструкция систем сигнализации и электроснабжения. Литва последовательно инвестирует в системы, обеспечивающие безопасное движение поездов, и внедряет Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в сети литовских железных дорог.

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
		<p>дальнейшее развитие этих служб.</p> <p>За это отвечают отдельные субъекты, которые выбирают прикладные телематические программы в соответствии со своими потребностями.</p>	<p>Для того чтобы обеспечить применение согласованной, эксплуатационно совместимой и открытой системы навигационных средств и информации по сети внутренних водных путей Сообщества, введены общие требования и технические условия. Вводятся руководящие принципы РИС, а также технические условия, касающиеся СОЭНКИ для внутреннего судоходства, электронных судовых сообщений, извещений судоводителям и систем обнаружения и отслеживания судов. Три из этих технических условий были обновлены, приняты и опубликованы в последние месяцы, и в настоящее время идет процесс обновления технического условия, касающегося электронных судовых сообщений.</p> <p>Регламент Комиссии 1305/2014 определяет прикладные телематические программы для грузовых поездов в Европейском союзе с целью обеспечения</p>	

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
5.3 Прочие меры	Без особых комментариев.	<p>Во исполнение директивы 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета о гармонизированных речных информационных службах на внутренних водных путях в Сообществе и соответствующих правил ЕК, касающихся основных рекомендаций по РИС, в Чешской Республике продолжаются эксплуатация и дальнейшее развитие этих служб.</p> <p>За это отвечают отдельные субъекты, которые выбирают прикладные телематические программы в соответствии со своими потребностями.</p>	<p>последовательного обмена информацией между различными заинтересованными сторонами в железнодорожном секторе.</p> <p>В рамках проекта «РИС КОМЕКС» будет определен, конкретизирован и реализован комплекс гармонизированных услуг в области РИС в рамках финансируемого по линии МЕО проекта консорциума заявителей<sup>13</sup> европейских стран, прибрежных государств водных коридоров ТЕС-Т. Общей целью являются реализация услуг РИС в коридорах и их устойчивая эксплуатация после завершения проекта через общий портал РИС ЕС, действующий как система «одного окна» для пользователей.</p> <p>Эти услуги по управлению коридорами позволят планировать маршруты и рейсы и улучшат предсказуемость, надежность и прозрачность внутреннего судоходства</p>	<p>Литва последовательно инвестирует в системы, обеспечивающие безопасное движение поездов, и внедряет Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в железнодорожной сети Литвы с целью обеспечения совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации. Функции ЕСУЖД устанавливаются на железной дороге стандартной европейской колеи «Rail Baltica». Установка ERTMS сократит продолжительность длительной поездки из Каунаса в Польшу. ЕСУЖД также обеспечивает полноценную работу железнодорожной линии «Rail Baltica» и Каунасского государственного логистического центра. После установки ЕСУЖД на линии «Rail Baltica» скорость пассажирских поездов между Каунасом и литовско-польской</p>



<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
			<p>во всей европейской сети водных путей.</p> <p>Национальный генеральный план развития внутреннего водного транспорта, разработанный в сотрудничестве с торговыми ассоциациями, промышленностью и другими заинтересованными сторонами, помимо прочего, ориентирован:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на цифровизацию: «Внутренний водный транспорт 4.0» — соединение портов, цифровизация шлюзов и судов, автоматизация терминалов;</li> <li>• стимулирование мультимодальной транспортной цепочки: цель состоит в том, чтобы на долю внутреннего водного транспорта приходилось 12 % грузов, перевозимых в разбивке по видам транспорта.</li> </ul> <p>Для укрепления эксплуатационной совместимости железных дорог в Европе Германия применяет Технические</p>	<p>государственной границей будет увеличена до 160 км/ч, а после модернизации всей линии — до 240 км/ч.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<p><b>6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот</b></p> <p>6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т. д.)</p>	<p>Австрия оказывает финансовую поддержку в целях закупки транспортного оборудования, внедрения инновационных и новых технологий, а также подготовки технико-экономических обоснований в связи с мерами по реализации. В «инновационной программе по комбинированным грузовым</p>	<p>В рамках Оперативной программы в области транспорта на 2014–2020 годы действуют две вспомогательные программы:</p> <p>1. «Поддержка модернизации и</p>	<p>требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), если это технически и финансово возможно. ТТЭС применяются в таких областях, как энергетика, инфраструктура, подвижного состава (локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны), шум, безопасность в железнодорожных туннелях, управление и сигнализация, лица с ограниченной подвижностью, эксплуатация транспорта и управление транспортом, а также в прикладные телематические программы.</p> <p>Финансирование терминалов комбинированных перевозок компании «Дойче банк АГ» (Германской железнодорожной компании) и других частных компаний (например, портов, частных</p>	<p>Финансовая поддержка инвестиций осуществляется в форме государственных гарантий по кредитам международных финансовых институтов. Создание интермодальных терминалов в Литве частично финансировалось за счет средств Европейского союза.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	<p>перевозкам», рассчитанной на период с 1 января 2015 года по 31 декабря 2020 года, предусмотрены существенные финансовые меры по стимулированию комбинированных перевозок в Австрии. Она предусматривает поддержку инвестиций в установки, системы и мобильное оборудование, необходимые для транспортировки или обработки грузов в рамках комбинированных перевозок. Австрия оказывает также финансовую поддержку на цели инвестирования в терминалы в отношении создания, расширения и модернизации перегрузочного оборудования. С 1 января 2018 года действует «программа поддержки развития стыковочных железнодорожных линий и перевалочных терминалов», которая будет завершена 31 декабря 2022 года. Инвестиции в установки и сооружения, используемые исключительно для перевалки грузов, могут осуществляться по линии государственного финансирования.</p>	<p>строительства терминалов комбинированных перевозок». Направлена на поддержку инвестиций в строительство, установки и перевалочное оборудование на новых или существующих расширенных терминалах комбинированных перевозок (государственная помощь составляет не более 49 % от допустимых расходов).</p> <p>2. «Закупка интермодальных грузовых единиц». Направлена на оказание финансовой поддержки в целях закупки интермодальных грузовых единиц (государственная помощь составляет не более 30 % от допустимых расходов).</p>	<p>железнодорожных компаний). 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, с 1998 года, на основе «Руководства по финансированию терминалов комбинированных перевозок, эксплуатируемых частными предприятиями». Руководство регулярно пересматривается и</p>	<p>Помощь для инвестиций в электрификацию железнодорожного маршрута Вильнюс — Клайпеда, линии «Rail Baltica», пограничных пунктов предоставляется в соответствии с фондами Европейского союза и Государственной инвестиционной программой.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
6.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т. д.)	<p>Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологии (ФМТИТ) Австрии поддерживает операции по комбинированным перевозкам (равно как и повагонные отправки), осуществляемые железнодорожными предприятиями, для обеспечения высококачественных перевозок железнодорожным транспортом. Исходя из этого, с различными железнодорожными компаниями заключаются ежегодные контракты. На основе этих контрактов оказывается финансовая поддержка комбинированных перевозок. В секторе несопровождаемых комбинированных перевозок размер компенсации зависит главным образом от веса и габаритов/длины интермодальных транспортных единиц, типа транспортировки (национальная, двусторонняя, транзитная) и от расстояния перевозки в Австрии.</p>	Нет.	<p>соответствует правилам ЕС в отношении государственной помощи. Действующее Руководство вступило в силу в январе 2017 года, и срок его действия истекает 31 декабря 2021 года.</p> <p>Нет.</p>	Финансовая поддержка операций отсутствует.

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	Что касается сопровождаемых комбинированных перевозок («катящееся шоссе»), то размер компенсации зависит от маршрута перевозки груза и отчасти от времени транспортировки (день/ночь).			
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т. д.)	Стимулы для комбинированных перевозок в отношении налога на транспортные средства (согласно BGBI. 449/1992, последние изменения внесены на основании BGBI. I 62/2018).	Снижение дорожного налога (на 100 %) для дорожных 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 Sb. о дорожном налоге).	Освобождение от налога на автотранспортные средства в отношении тех транспортных средств, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах перевозки (§ 3 Nr. 9 Kraftfahrzeugsteuergesetz). Возврат налога на автотранспортные средства в случае транспортных средств, используемых в контрейлерных перевозках (§ 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz).	Нет никаких налоговых стимулов.
<b>7. Меры поддержки в части нормативного регулирования</b>				
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни: Движение	Транспортные средства, используемые в комбинированных перевозках,	Освобождения от запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на	Нет общего запрета на вождение по воскресеньям и в праздничные дни.

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	<p>автотранспортных средств и прицепов весом более 3,5 т, а также автотранспортных средств и тягачей весом более 7,5 т запрещено по субботам с 15 ч 00 мин до 24 ч 00 мин и по воскресеньям и праздничным дням с 12 ч 00 мин до 22 ч 00 мин. Перевозки в комбинированном сообщении освобождаются от соблюдения запрета в том случае, если они осуществляются в радиусе не более 65 км от следующих терминалов: Бреннерзее, Зальцбург — Хауптбанхоф, Филлах — Фюрниц, Вельс — Фершибебанхоф, 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. Примечание: В правовой текст включены еще два терминала, но они больше не предоставляют услуг по комбинированным перевозкам. Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные дни в летний период: По субботам, с конца июня по конец августа (начало и конец действия запрета на движение в период отпусков публикуется ежегодно</p>	<p>освобождаются от запрета на вождение в соответствующий отрезок времени по воскресеньям и праздничным дням в течение всего года, а также по пятницам и субботам только во время летних каникул (в соответствии с действующим текстом Закона № 361/2000 Sb. о дорожном движении).</p>	<p>движение в праздничные дни (§ 30 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung).</p>	<p>Максимально допустимая высота дорожных транспортных средств, перевозящих контейнеры высотой более 2,6 м (9 футов 6 дюймов) в соответствии со стандартами ISO, была увеличена до 4,15 м.</p>

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
	<p>заблаговременно), движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено на некоторых дорогах с 8 ч 00 мин или 9 ч 00 мин до 15 ч 00 мин. Перевозки в комбинированном автомобильном-железнодорожном сообщении и внутреннем водном-автомобильном сообщении освобождаются от соблюдения этого запрета в пределах ближайшей подходящей железнодорожной грузовой станции/порта. Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в ночное время: Движение автотранспортных средств весом более 7,5 т, которые не соответствуют нормам шумности, установленным для так называемых малошумных транспортных средств («lärmarme KFZ»), с 22 ч 00 мин до 5 ч 00 мин запрещено. Перевозки в комбинированном сообщении в направлении конкретных железнодорожных станций/портов и в обратном направлении в пределах четко указанных автомобильных коридоров освобождаются от соблюдения этого запрета в обоих направлениях. Эти железнодорожные станции/порты</p>			

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>и коридоры определяются соответствующим постановлением федерального министра по вопросам транспорта, инноваций и технологии («Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs», BGBl. Nr. 1027/1994 с последними поправками, внесенными на основании BGBl II Nr. 76/2007).</p> <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) № 1072/2009). 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</p>	<p>Для автомобилей, зарегистрированных в государствах — членах Европейского союза, автомобильные грузовые перевозки полностью либерализованы.</p>	<p>В случае трансграничных комбинированных перевозок, осуществляемых на автотранспортных средствах, зарегистрированных в ЕС или европейской экономической зоне, начальные и конечные этапы автомобильной перевозки либерализованы.</p>	<p>Либерализованы.</p>



## Цели и вопросы

## Пояснения

Австрия

Чешская Республика

Германия

Литва

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 терминала в Вельсе в радиусе 70 км разрешения на перевозку на начальных и конечных этапах в целях осуществления погрузочно-разгрузочных операций не требуются, если используется метод «катящееся шоссе» (РоЛа).

7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы

В соответствии с Законом об автотранспортных средствах Австрии (BGBl. 267/1967 с последними поправками, внесенными на основании BGBl Teil I Nr. 87/2014, пункт 4, раздел 7 а) 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

Нет.

Для начальных и конечных этапов перевозки максимальный допустимый вес был увеличен до 44 т (§ 34 Nr. 6 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung and § 1 der 53. Ausnahmeverordnung von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).

Для контейнерных перевозок и других комбинированных транспортных единиц (съемные кузова и полуприцепы) при комбинированных перевозках максимально допустимая общая масса дорожных транспортных средств с тремя осями и полуприцепов с двумя или тремя осями увеличена до 44 тонн.

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	об автотранспортных средствах термин «комбинированные перевозки» определен в пункте 2 статьи 1, № 40.)			
7.4 Упрощение контроля документов	Как следует из других пунктов (например, 7.2 и 7.3), в Австрии на перевозки в комбинированном сообщении распространяются определенные льготы. Поэтому должны быть представлены надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.	Нет.	Пересмотр директивы 92/106/ЕС предусматривает введение использования электронных доказательств для комбинированных перевозок.	Нет информации.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Заключены многочисленные двусторонние соглашения по перевозке грузов автомобильным транспортом, которые содержат дополнительные условия в целях стимулирования комбинированных перевозок. В случае стран, которые не являются членами Европейского союза, эти дополнительные условия предусматривают, помимо других конкретных мер, что при использовании метода «катящееся шоссе» (РоЛа) в направлении Австрии, из нее и по ее территории будут выдаваться дополнительные разрешения на перевозку грузов автомобильным транспортом.	Нет.	Нет.	Системы бонусов в случае интермодальных перевозок нет.

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	<p>Правилами в отношении ограничения веса транспортных средств допуски не предусмотрены. Поэтому в принципе любое нарушение наказуемо. На основании Закона об автотранспортных средствах Австрии в случае угрозы безопасности дорожного движения могут налагаться более жесткие санкции (например, полный запрет на эксплуатацию транспортного средства). Угроза безопасности дорожного движения может возникнуть по разным причинам. В любом случае безопасность дорожного движения считается поставленной под угрозу, если разрешенная максимальная общая масса превышена более чем на 2 % или если разрешенная максимальная масса оси превышена более чем на 6 %.</p>	<p>Допуски правилами не предусмотрены.</p>	<p>В принципе каждое нарушение в отношении лимита веса транспортных средств подлежит наказанию (мелкое правонарушение).</p> <p>Также проверяются на соответствие правилам каботаж интермодальные перевозки.</p>	<p>Перевозки автомобильным транспортом регулируются в соответствии с европейским законодательством.</p> <p>Транспортировка допускается без разрешения, если высота транспортного средства превышает на не более 10 см, ширина — 9 см, длина — 100 см.</p>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p>В соответствии с трудовым законодательством Австрии время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контрейлерным составом (РоЛа), засчитывается в качестве периода отдыха.</p>	<p>Нет.</p>	<p>В случае технологии «катящееся шоссе» время, проведенное водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха в соответствии с регламентом (ЕС) № 561/2006.</p>	<p>Литва планирует ввести схему взимания платы за проезд на дорогах сети автомагистралей категории А. Новая система взимания платы за проезд будет привлекательной и конкурентоспособной для автоперевозчиков, перевозящих различные транспортные средства.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<b>8. Транспортные операции</b>				
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	В Австрии имеется свободный доступ к железнодорожной сети.	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации железнодорожного транспорта, свободный доступ гарантирован.	В Германии имеется свободный доступ к железнодорожной сети. Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.	В Литве свободный доступ к железнодорожной сети имеют все железнодорожные предприятия и перевозчики, зарегистрированные в Литовской Республике или в других государствах — членах ЕС, за исключением транзитных услуг (из третьей страны в третью страну), которые могут предоставляться только литовскими государственными железнодорожными предприятиями или перевозчиками.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В соответствии с «достижениями Сообщества» ЕС и Белградской конвенцией Австрия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации внутреннего водного транспорта, свободный доступ гарантирован.	Имеется свободный доступ к внутренним водным путям. Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.	Доступ к внутреннему транспорту либерализован.
<b>9. Мониторинг рынка</b>				
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбор данных о комбинированных перевозках осуществляет Бюро статистики Австрии на основе статистики по отдельным видам	Имеются согласованные и надежные данные о комбинированных перевозках. Некоторые	Сбором данных о комбинированных перевозках занимается Федеральное	Департамент статистики Литвы обеспечивает последовательные и достоверные данные о статистике транспортного

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	<p>транспорта в соответствии с правилами 70/2012 (автомобильный транспорт), 91/2003 (железнодорожный транспорт) и 1365/2006 (внутренние водные пути) ЕС. В частности, в связи со статистикой железнодорожных перевозок Австрия использует более детально разработанный механизм сбора данных о перевозках интермодальных транспортных единиц по сравнению с предусмотренным в законодательстве ЕС. ФМТИТ осуществляет сбор подробных данных о трансальпийских перевозках, включая статистику комбинированных перевозок и информацию относительно метода «катящееся шоссе» (РоЛа).</p>	<p>специфические данные коммерческого и финансового характера являются конфиденциальными, и операторы не сообщают их.</p>	<p>статистическое управление (Statistisches Bundesamt (destatis)). Федеральное управление по грузовым перевозкам осуществляет сбор данных о комбинированных перевозках, распределении перевозок по видам транспорта и экономическому развитию транспортного сектора. Данные публикуются дважды в год в докладе о мониторинге рынка. Сбор согласованных и надежных данных осуществляется, например, в процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры.</p>	<p>сектора, погрузке и перевозке интермодальных транспортных единиц, контейнеров и других грузов.</p>
9.2 Составление перечня узких мест	<p>Анализ узких мест в инфраструктуре железнодорожного транспорта проводится совместно ФМТИТ и управляющим инфраструктурой железных дорог Австрии («ÖBB-Infrastruktur AG»): ФМТИТ разрабатывает прогнозы относительно спроса на перевозки, а компания «ÖBB-Infrastruktur AG» использует соответствующие модели для распределения и анализа пропускной способности.</p>	<p>Узкие места в области грузовых перевозок известны.</p> <p>Железные дороги:</p> <p>Некоторые участки в пригородных районах крупных городов, линия Прага — Ческа-Тршебова (С-Е 40), линия Пршеров — Острава (С-Е 40) и некоторые узлы на</p>	<p>В процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры также выявляются узкие места.</p>	<p>Литва составила перечень узких мест и постоянно его пересматривает. Также было проведено исследование, посвященное устранению барьеров в области интермодальных перевозок.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	<p>С результатами, которые использовались непосредственно для определения долгосрочной целевой сети на период 2025 года и далее («Zielnetz 2025+»), можно ознакомиться в проектном докладе. Недавно был начат комплексный процесс переоценки и обновления долгосрочной целевой сети на основе нового национального транспортного прогноза.</p>	<p>четырёх национальных транзитных железнодорожных коридорах (линии ТЕС-Т). В настоящее время на многих из них ведутся работы для увеличения их пропускной способности и улучшения их параметров.</p> <p>Автомобильные дороги:</p> <p>Значительная часть автомагистрали D1, недостающие участки автомагистрали D3, недостающий участок автомагистрали D35 между Восточной Богемией и Северо-Западной Моравией, недостающие четыре полосы на важных международных и национальных дорогах, незавершённая кольцевая автомагистраль вокруг Праги.</p> <p>Внутренние водные пути:</p> <p>Участок реки Лабе между границей и</p>		

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	<p>Поскольку Австрия не имеет выхода к морю и у нее нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, она сосредоточила свою деятельность на железных дорогах и внутренних водных путях. Тем не менее Австрия заинтересована в разработке европейской горизонтальной стратегии ТЕС «морские автомагистрали» (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), так как эта концепция предусматривает введение в действие в Европе новых интермодальных логистических цепочек на базе морского транспорта. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а поэтому и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом.</p>	<p>Усти-над-Лабем (около 40 км).</p> <p>Чешская Республика не имеет выхода к морю и морских перевозок на короткие расстояния не осуществляет. Нет необходимости создавать отделение информации о морских перевозках на короткие расстояния.</p>	<p>Германия создала Центр информации о морских перевозках на короткие расстояния и развития внутреннего водного транспорта (СПЦ) в Бонне.WS 21</p>	<p>В Литве существует несколько компаний, которые в настоящее время занимаются морскими перевозками на короткое расстояние. Эти компании могут быть также соответствующими субъектами для получения информации в случае запросов от других сторон.</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
<b>10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки</b>	<p>Исследовательская программа «Мобильность в будущем» сосредоточена на поиске комплексных решений, направленных на содействие созданию системы мобильности будущего — системы, в которой должны быть сбалансированы социальные, экологические и экономические потребности. Такой комплексный подход помогает внедрять системы, которые вносят значительный вклад в обеспечение мобильности при минимизации негативных последствий транспорта. Сложные факторы взаимодействия, присущие транспортным системам, требуют междисциплинарных исследовательских подходов, нацеленных на развитие как технологических, так и социально-организационных инноваций. Исходя из этого, акцент в программе делается на новых рынках и разработке решений, непосредственно отвечающих основным потребностям общества. Цели и тематические направления программы: Программа, ориентированная на решение поставленных задач, призвана найти ответ на стратегические вызовы в таких областях, как развитие общества, окружающая среда и экономика, посредством сосредоточения внимания на четырех темах. Программа</p>	<p>Прогнозы в отношении более широкого применения принципа комодальности способствуют решению проблем в рамках процесса реализации транспортной политики. Это касается развития инфраструктуры железных дорог, например увеличения мощностей грузового транспорта и установки систем телематики.</p>	<p>Инновационные системы уже могут финансироваться на основе Руководства по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов.</p>	<p>В этом году Министерство коммуникаций и транспорта и компании, находящиеся под его управлением, создали Центр транспортных инноваций, который будет поощрять инновации в секторе транспорта и коммуникаций. Предполагается, что в деятельности Центра транспортных инноваций будут участвовать эксперты из предприятий транспорта и связи. Они будут изыскивать возможности для решения проблемных вопросов, обмениваться новаторским опытом в области безопасности пассажиров, транспорта и инфраструктуры, роботизации повторяющихся и однообразных рабочих процессов, инвестиций в автоматизированное распределение и улучшения условий труда. Центр создаст платформу, предназначенную для тестирования и развития технологий, организации семинаров и стимулирования взаимодействия в данном секторе, а также для организации инвестиционных проектов.</p>



<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
	<p>поддерживает системные инновации в области пассажирских и грузовых перевозок с учетом потребностей пользователей. В дополнение к этим ориентированным на пользователя темам в рамках программы оказывается также содействие техническим инновациям в области транспортной инфраструктуры и автомобильных технологий. Такое сочетание мер способствует применению синергических подходов, направленных на решение сегодняшних проблем мобильности, и помогает создать устойчивую и ориентированную на будущее основу для проведения исследований в области мобильности. Сведения о программе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• продолжительность: 2012–2020 годы;</li> <li>• годовой бюджет: 13–19 млн евро;</li> <li>• бенефициары: университеты и научно-исследовательские группы, компании, неправительственные организации, общественные учреждения, включая поставщиков транспортных услуг;</li> <li>• покрытие расходов: Австрия (главным образом), возможно международное участие;</li> <li>• критерии оценки: два раза в год объявляется конкурс на представление предложений по</li> </ul>			

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
	<p>конкретным темам (конкурсный процесс), деятельность по созданию сетей, мероприятия по распространению продуктов и поддержке их вывода на рынок;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• проекты, отвечающие критериям: совместные стратегические исследования с упором на практическое применение.</li> </ul>			
<p><b>11. Операторы интермодальных транспортных цепочек</b></p> <p>11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве</p>	<p>Австрия сотрудничает в рамках платформы Бреннерского коридора с Германией и Италией, а также с соответствующими провинциями, менеджерами по инфраструктуре и Европейской комиссией.</p>	<p>Непрямое стимулирование в ходе совещаний международных рабочих групп и конференций с участием представителей Министерства транспорта.</p>	<p>Германия способствует использованию экологически чистых видов транспорта. В принципе, она не регулирует непосредственно вопросы, касающиеся распределения перевозок по видам транспорта или бизнес-модели операторов.</p>	<p>География перевозок контейнерными поездами и их обслуживание охватывает европейский и азиатский рынки. Услуги контейнерных поездов включают в себя: поезда «Викинг» (Клайпеда — Минск — Киев — Ильичевск/Одесса); «Сауле»: Чунцин (Китай) — Антверпен (Бельгия), транзитом через Шяштокай (Литва); «Вильнюс шаттл» (Вильнюс — Клайпеда — Вильнюс); «Меркурий» (Калининград/Клайпеда — Москва); «Шяштокай экспресс» (Польша — Литва — Беларусь — Россия); контейнерный поезд «Нямунас» (Каунас (Палемонас) — Вильнюс (Панеряй) — Минск</p>

Цели и вопросы	Пояснения			
	Австрия	Чешская Республика	Германия	Литва
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Без особых комментариев.	Нет.	По соображениям безопасности мероприятия по распределению перевозок по видам транспорта, упомянутые в пункте 11.1, ограничены перевозкой особых опасных грузов (§ 35 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)).	(Колядичи) — Вильнюс (Панеряй) — Каунас (Палемонас). Также в 2018 году начал работу новый интермодальный поезд «Янтарный». Интермодальный поезд курсирует по маршруту Шяштокай/Каунас — Рига — Таллин и обеспечивает железнодорожное сообщение между тремя Прибалтийскими государствами. В этом проекте используются интермодальные терминалы Шяштокай и Каунас.  Каунасский интермодальный терминал находится в стадии подготовки к приему контейнеров-цистерн с химикатами.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Без особых комментариев.	Нет.	См. 11.1.	В проекте поезда «Викинг» используются международные пулы железнодорожных вагонов.

<i>Цели и вопросы</i>	<i>Пояснения</i>			
	<i>Австрия</i>	<i>Чешская Республика</i>	<i>Германия</i>	<i>Литва</i>
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Информацию о финансовой поддержке операций см. в пункте 6.2. Никакой дополнительной поддержки в области эксплуатации маршрутных составов не оказывается.	Снижение платы за пользование государственной железнодорожной сетью.	См. 11.1.	Совместное управление Вильнюсским и Каунасским терминалами и поездами станции Шяштокай.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т. д.)	Хотя в Австрии не существует отдельной программы по использованию «эффективных и совместимых систем обмена электронными данными», действуют различные программы поддержки, касающиеся, в частности, инновационных и эффективных систем ЭОД, такие как, например, «инновационная программа по комбинированным грузовым перевозкам» или программа «Мобильность в будущем».	Нет.	Германия приветствует и поддерживает использование эффективных и совместимых систем ЭОД.	Операционная система терминала обеспечивает функциональность ЭОД для информирования оператора контейнеров или оператора о состоянии движения контейнеров через терминалы.