



---

## **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 за 2012 год**

#### **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 обзора 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 следующую информацию, обновленную Румынией, Сербией, Словакией, Словенией и Турцией.

3. После рассмотрения информации за 2012 год в ходе настоящей сессии Рабочей группы секретариат поместит эту информацию на вебсайте WP.24: <http://apps.unece.org/NatPolWP249>.

## II. Вопросник о национальных мерах политики для стимулирования интермодальных перевозок

### A. Румыния

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Министерство транспорта Румынии считает, что комбинированные перевозки играют важную роль на внутреннем и международном транспортных рынках, так как они не оказывают отрицательного воздействия на окружающую среду и помогают сохранить дорожную инфраструктуру. В этом отношении следует отметить следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• в 1996 году Румынские национальные железные дороги (НОЖДР) разработали "Стратегию развития комбинированных перевозок Румынскими национальными железными дорогами", изложив в ней свои краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные стратегические цели;</li> <li>• проекты, финансируемые в рамках международной транспортной программы PHARE, в том числе:</li> <li>• технико-экономическое обоснование развития железнодорожных и комбинированных перевозок по транспортному коридору IV;</li> <li>• технико-экономическое обоснование развития железнодорожных и комбинированных перевозок между южной частью транспортного коридора IX и Польшей;</li> <li>• необходимость создания общего пула оборудования для комбинированных перевозок.</li> <li>• В 2003 году правительство Румынии приняло чрезвычайное постановление № 125/2003, утвержденное парламентом Румынии в соответствии с законом № 128/2004, в том числе положения, касающиеся интермодальных логистических центров и недискриминационного доступа к транспортным терминалам и портам, связанным с работой железнодорож-</li> </ul>

<sup>1</sup> 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).

ного транспорта, согласно требованиям Европейского союза.

- В 2005 году румынский парламент принял закон № 155/2005, транспонировав во внутреннее законодательство директиву 2004/51/ЕС из второго железнодорожного пакета. Этот закон предусматривает, что доступ по железнодорожным путям к транспортным терминалам и портам, связанным с работой железнодорожного транспорта, и предоставление услуг в этих терминалах и портах, обслуживающих или потенциально обслуживающих более одного конечного потребителя, должны обеспечиваться всем железнодорожным предприятиям на недискриминационной и прозрачной основе. Заявки от железнодорожных предприятий могут ограничиваться только тогда, когда существуют жизнеспособные альтернативы.

В 2005 году в Румынии было принято постановление правительства № 817/2005 об утверждении плана, касающегося долгосрочной стратегии развития железнодорожного сектора для восстановления финансового баланса управляющего инфраструктурой и для модернизации и обновления инфраструктуры. В него были включены положения, касающиеся организации важных грузовых перевозок на международных маршрутах, проходящих через Румынию. Кроме того, предусмотрена поддержка развития логистических центров. Министерство транспорта, строительства и туризма, совместно с местными органами власти, будет поддерживать проекты государственно-частного партнерства в целях создания грузовых логистических центров, которые будут центральными пунктами сбора и распределения грузов и будут также поддерживать интермодальные перевозки.

В посвященной транспорту главе резолюции № 31/2008 румынского парламента, утвердившей правительственную программу на 2009–2012 годы, в частности, предусматривается:

- стимулировать перевозки типа "катящееся шоссе" (РО-ЛА);
- создать в развивающихся регионах логистические центры для содействия комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
2 Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Проекты, разрабатываемые в области окружающей среды, землепользования и транспорта, соответствуют требованиям Европейского союза и координируются соответствующими министерствами. В отношении общих аспектов этих проектов между министерствами проводятся консультации по конкретным вопросам.
2.2 Принятие мер по улучшению международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Румыния активно участвует в работе международных организаций для улучшения координации международной политики.
3 Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	К тарифам на транспортных рынках не применяются никакие ограничения.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Операторы принимают меры по созданию более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта.
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола о внутренних водных путях к нему)	В 1991 году Румыния стала Договаривающейся стороной Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), ратифицированного парламентом Румынии в соответствии с законом № 8/1993.  В 1999 году Румыния присоединилась к Протоколу о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Правительство Румынии приняло чрезвычайное постановление № 125/2003, утвержденное парламентом Румынии в соответствии с законом № 128/2004, в том числе положения, касающиеся интермодальных логистических центров и недискриминационного доступа к транспортным терминалам и портам, связанным с работой железнодорожного транспорта, согласно требованиям Европейского союза.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	См. пункт 4.2.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	См. пункт 4.2.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
5 Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Румыния транспонировала во внутреннее законодательство все принятые Европейской комиссией (ЕК) директивы об эксплуатационной совместимости. Все новые проекты железнодорожного строительства или модернизации должны соответствовать принятым ЕС Техническим требованиям к эксплуатационной совместимости (ТТЭС).
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Системы электронной информации постоянно совершенствуются.
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Строительство общеевропейских транспортных сетей является необходимым условием для будущей интеграции и расширения Европейского союза на восток.</p> <p>Альтернативные маршруты, предложенные Министерством транспорта для интеграции в общеевропейскую высокоскоростную сеть, основаны на транспортных коридорах IV и IX, которые пересекают территорию Румынии и являются также частью СМЖЛ и СЛКП.</p> <p>Согласно румынскому законодательству, инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и ее модернизация финансируются из государственного бюджета, а также национальными или международными финансовыми учреждениями.</p> <p>Первый участок железнодорожного транспортного коридора IV в Румынии (Бухарест – Кампина: 91 км, двойная линия, электрифицирован) был модернизирован и введен в эксплуатацию в декабре 2003 года со следующими параметрами СЛКП: максимальная скорость 160 км/ч для пассажирских поездов и 120 км/ч для грузовых поездов. Финансирование этого железнодорожного участка было обеспечено Европейским инвестиционным банком и правительством Румынии (из государственного бюджета).</p> <p>По линии программы ИСПА Европейского союза предоставляется финансовая помощь для работы на железнодорожном участке Бухарест – Констанца (коридор IV). Эта программа будет поэтапно осуществляться в 2000–2007 годах.</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
	<p>Румынские железные дороги предложили финансировать в рамках программы ИСПА участок Бухарест – Бэняса – Фундуля – Фетешть на линии Бухарест – Констанца. Договоры на выполнение работ на участке Бухарест – Бэняса – Фундуля были подписаны в июне и августе 2005 года.</p>
	<p>Другие участки железнодорожного транспортного коридора IV (Куртичи – Симерия, Кампина – Преद्याл, Преद्याл – Брашов, Симерия – Брашов) находятся на различных стадиях подготовки к модернизации (технико-экономическое обоснование, порядок финансирования и т.д.).</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	Нет.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>В ответ на принятую Европейским союзом директиву 92/106/ЕС об учреждении общих правил для некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами румынское правительство, в лице Министерства транспорта, издало постановление правительства № 88/1999, учреждающее правила для комбинированных перевозок грузов в Румынии. В соответствии с этим постановлением хозяйственным субъектам, участвующим в комбинированных перевозках, может быть предоставлено временное освобождение от уплаты налога на прибыль в обмен на инвестиции в развитие инфраструктуры и приобретение/модернизацию оборудования, непосредственно используемого в комбинированных перевозках.</p>
7 Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Информация отсутствует.
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Осуществляется либерализация на начальных и конечных этапах перевозки.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Информация отсутствует.
7.4 Упрощение контроля документов	Постановление правительства 323/2000 облегчает документальный контроль в области комбинированных перевозок.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Информация отсутствует.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информация отсутствует.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p data-bbox="820 407 1441 719">В соответствии с заключенными между Румынией и Венгрией (Будапешт, 12 марта 1997 года) соглашениями о международных комбинированных перевозках и железнодорожных пограничных переходах между двумя странами Договаривающиеся стороны должны усовершенствовать таможенное законодательство для ускорения пересечения границы в случае комбинированных перевозок и применять таможенные формальности только на конечных участках.</p> <p data-bbox="820 743 1441 1182">Румыния согласовала международный таможенный транзит в сети румынских железных дорог с принятыми в ЕС процедурами таможенного транзита (постановление Министерства финансов, Генеральный таможенный директорат) в целях создания единой системы транзита грузов, перевозимых железнодорожным транспортом по территории Румынии, начиная с 27 ноября 2000 года, и официально признает международные транспортные документы ЦИМ и ЦИМ-МСККП для интермодальных транспортных единиц и для перевозок типа "катящееся шоссе" (РО-ЛА), а также интерконтейнерную накладную в качестве деклараций при международном таможенном транзите.</p> <p data-bbox="820 1207 1441 1803">В соответствии с положениями чрезвычайного постановления правительства № 125/2003, утвержденного парламентом Румынии в соответствии с законом № 128/2004, в том числе положениями, касающимися интермодальных логистических центров, в 2005 году был осуществлен проект РНARE под названием "Содействие разработке стратегии размещения транспортно-логистических центров ("грузовых деревень") в румынской железнодорожной сети". Его цель состоит в отборе участков, пригодных для будущего развития мультимодальных перевозок. Эти участки могут быть участками с уже существующими объектами или быть зеленой зоной. Мультимодальные перевозки включают в себя взаимный обмен транспортными единицами (контейнерами, съемными кузовами и прицепами) между автомобильным, железнодорожным или морским видами транспорта.</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Правительство Румынии приняло чрезвычайное постановление № 125/2003, утвержденное парламентом Румынии в соответствии с законом № 128/2004, в том числе положения, касающиеся интермодальных логистических центров и недискриминационного доступа к транспортным терминалам и портам, связанным с работой железнодорожного транспорта, согласно требованиям Европейского союза.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Информация отсутствует.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информация отсутствует.
9.2 Составление перечня узких мест	Информация отсутствует.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Информация отсутствует.
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	Транспортные операторы могут подписывать с операторами железнодорожной инфраструктуры соглашения с целью сокращения расходов и оптимизации маршрутов.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Общие меры, касающиеся перевозки опасных грузов, могут использоваться в интермодальных перевозках.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Транспортные операторы могут свободно подписывать любые соглашения об использовании международных пулов железнодорожных вагонов.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Для маршрутных составов предусмотрены сниженные ставки сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т.д.)	Информация отсутствует.

## В. Сербия

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Закон о территориальном планировании на 2010–2020 годы Республики Сербия ("Официальный вестник РС", № 88/10): согласно этому закону, в Сербии определено 23 участка для развития логистических центров как региональных, так и национальных.</p> <p>В декабре 2007 года правительство утвердило новую стратегию развития железнодорожных, автомобильных, внутренних водных, воздушных и интермодальных перевозок в Республике Сербия на период 2008–2015 годов, в рамках которой последнему направлению уделяется особое внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• интермодальные перевозки – перспективы на 2015 год;</li> <li>• роль государства в деле развития интермодальных перевозок;</li> <li>• организационные меры по стимулированию интермодальных перевозок;</li> <li>• основные направления развития интермодальных перевозок;</li> <li>• краткосрочные и среднесрочные целевые задачи развития интермодальных перевозок.</li> </ul> <p>Генеральный план развития транспорта (ГПРТ), принятый в Сербии в 2009 году, содержит список приоритетов и комплексный план инвестиций на перспективу до 2027 года и служит основой для планирования инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, финансируемых за счет национальных и международных средств. Этот план включает в себя все виды перевозок, и значительную его часть составляют интермодальные перевозки.</p>
2 Национальные и международные органы	<p>Государственные ведомства Сербии (Министерство транспорта, Министерство финансов, органы таможи и надзора, Министерство охраны окружающей среды и территориального планирования и т.д.), а также государственные и частные компании не до конца сознают экономический потенциал интермодальных перевозок. Как следствие, ощущается отсутствие соответствующего законодательства и подзаконных актов, которые способ-</p>
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
2.2 Принятие мер по улучшению международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>ствовавали бы стимулированию интермодальных перевозок и финансирования со стороны иностранных инвесторов. Поэтому посредством, например, проекта по содействию интермодальным перевозкам в Сербии, осуществление которого началось в сентябре 2010 года и который финансируется по линии Программы МСПО (механизм содействия предварительной оценке), ставится цель добиваться улучшения координации национальной политики между различными заинтересованными сторонами в области интермодальных перевозок, а также проектной документации на строительство нового терминала в районе Белграда.</p> <p>Сербия принимает участие, в частности, в деятельности Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и Центра транспортного мониторинга для Юго-Восточной Европы (ЦТМЮВЕ) Рабочей группы по железнодорожным и интермодальным перевозкам.</p>
3 Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	<p>Министерство транспорта приступило к осуществлению ряда новых важных проектов (система для анализа состояния пути, техническая помощь Сербским железным дорогам в реструктуризации отдельных областей, реконструкция железнодорожных путей в Сербии, техническая помощь для улучшения железнодорожной инфраструктуры), направленных на активизацию деятельности железных дорог, повышение качества услуг на железнодорожном транспорте, его более активное использование и уменьшение различий между видами транспорта. Реализация вышеуказанных проектов должна привести к интенсивному использованию интермодальных перевозок.</p>
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информация отсутствует.
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола о внутренних водных путях к нему)	<p>Реконструкция и модернизация железнодорожной инфраструктуры (расширение тоннелей и мостов для приведения колеи в соответствие с габаритом С МСЖД согласно приложениям III и IV к Соглашению СЛКП).</p> <p>Поддержание судоходства по Дунаю на требуемом уровне безопасности.</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Между политикой в области землепользования и транспортной политикой имеется определенная взаимосвязь, однако исключительно в том, что касается пространственного планирования и отведения земли под нужды развития транспорта. Согласно Территориальному плану Республики Сербия (2010–2020 годы), определено 23 участка для развития логистических центров, как региональных, так и национальных. Проект "Содействие интермодальным перевозкам в Сербии", финансируемый по линии программы МСПО-2008, дополнил проектную документацию на строительство интермодальных терминалов на участке Белград–Батайница (предварительное проектирование, технико-экономическое обоснование, оценка воздействия на окружающую среду, анализ затрат и выгод, тендерная документация для проведения работ и закупки оборудования). Строительство планируется начать в 2013/2014 году.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	<p>Большинство терминалов расположены в ненадлежащем месте (например, в центре города). Реконструкция и модернизация магистральных дорог (автомагистралей) и прокладка объездных путей будут лишь частично способствовать улучшению доступа к терминалам.</p> <p>Вышеупомянутый интермодальный терминал в Белграде будет иметь прямое соединение с коридором X, т.е. он будет соединен с железнодорожной станцией в Батайнице, подъездной дорогой, проходящей через окружную железную дорогу Батайница (строительство которой завершено). В рамках этого проекта планируется построить железнодорожную ветку длиной 600 м и подъездную автомобильную дорогу длиной 700 м.</p>
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Информация отсутствует.
5 Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Информация отсутствует.
5.2 Введение в действие систем электронной информации	<p>Национальными железными дорогами и таможенными органами ведется разработка электронной накладной ЦИМ.</p> <p>Сербия приступила к реализации проекта создания речных информационных служб (РИС).</p>
5.3 Другие меры	

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Благодаря правительственной программе, были изготовлены и поставлены Сербским железным дорогам 130 новых вагонов для перевозки контейнеров (80 в 2009 году и 50 в 2010 году).
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	В соответствии с железнодорожным законодательством в 2009 году правительство приняло Методологию выполнения обязательств по оказанию услуг общего пользования (ОУОП). В 2010 году Министерство инфраструктуры издало два связанных с этим вопросом положения: "Положение о содержании договора об ОУОП на железнодорожном транспорте" и "Положение об условиях и порядке компенсации за выполнение ОУОП на железнодорожном транспорте". Интермодальные перевозки определены как один из прочих видов железнодорожных операций для выполнения ОУОП.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	После подписания двусторонних соглашений о комбинированных перевозках и при условии регистрации конкретных дорожных транспортных средств появится возможность освобождения от взимания сборов с пользователей дорог. Данная мера пока еще не реализована.
7 Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	См. пункт 6.3.
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Информация отсутствует.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	На министерском уровне принята мера, позволяющая использовать дорожные транспортные средства весом брутто до 44 т для интермодальных перевозок на терминалы и из них.
7.4 Упрощение контроля документов	Было принято положение о таможенном режиме ("Официальный вестник РС" № 93/10). На этой основе стала возможна процедура временного ввоза контейнеров.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Бонусные разрешения на перевозки автомобильным транспортом выдаются всякий раз, когда сербские автоперевозчики используют метод перевозок "катящееся шоссе" (РО-ЛА) через Венгрию (в соответствии с двусторонним соглашением между Сербией и Венгрией).

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информация отсутствует.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует.
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	В 2010 году в соответствии с железнодорожным законодательством правительство приняло методологию, касающуюся тарифных ставок сборов за доступ к путевой инфраструктуре, так как железнодорожное законодательство предусматривает открытие железнодорожного рынка для конкуренции между различными операторами. Однако практические меры еще не были приняты.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Информация отсутствует.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информация отсутствует.
9.2 Составление перечня узких мест	Создание электронного перечня стандартов и параметров на базе соглашений СМЖЛ и СЛКП, относящихся к компетенции ЕЭК ООН.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Информация отсутствует.
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	<p>В декабре 2007 года правительство приняло решение о финансировании деятельности оператора комбинированных перевозок "Сербия-комби", полностью принадлежащего государственному предприятию "Сербские железные дороги". Совместно с операторами автомобильных и железнодорожных перевозок, операторами терминалов и грузовыми экспедиторами Министерство инфраструктуры работает над укреплением организационной структуры компании "Сербия-комби" с целью создания интермодальных платформ.</p> <p>Кроме того, по линии нидерландской программы "От правительства к правительству" (G2G) в 2010 и 2011 годах в Сербии под руководством компании "NEA-Movares" был завершен проект интермодальных перевозок. Этот проект был на-</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
	<p>правлен на укрепление организационной структуры всех участников цепи интермодальных перевозок, особенно компании "Сербия-комби".</p> <p>Сербия ратифицировала соглашения о комбинированных перевозках с Хорватией, Болгарией и Венгрией. Сербия также подписала MoV об интермодальных перевозках с Австрией. Его основной целью является поддержка комбинированных перевозок между этими странами.</p>
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	Государственное предприятие "Сербские железные дороги" (СЖД) (Управление комбинированных перевозок) и компания "Сербия-комби" обслуживают маршрутные составы, курсирующие между портами Риека, Копер (Хорватия) и Бар (Черногория) и белградским терминалом "ZIT", а также все большее количество маршрутных поездов в транзитном сообщении.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Информация отсутствует.

## **С. Словакия**

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>В директивном документе "Транспортная политика Словацкой Республики на период до 2015 года", утвержденном правительством страны (закон № 445 от 8 июня 2005 года), Словакия признала важное значение комбинированных перевозок. Принципиальная задача транспортной политики состоит в обеспечении устойчивой мобильности посредством достижения следующих конкретных целей:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. создания транспарентных и согласованных условий для экономической конкуренции на рынке транспортных услуг;</li> <li>2. обеспечения возможности для модернизации и развития транспортной инфраструктуры;</li> </ol>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
2 Национальные и международные органы	<p>3. обеспечения надлежащего финансирования транспортного сектора;</p> <p>4. уменьшения негативного воздействия транспорта на окружающую среду;</p> <p>5. повышения качества, в том что касается развития транспорта и налаживания транспортных услуг;</p> <p>6. поддержания исследований и разработок в области транспорта;</p> <p>7. регулирования последствий транспортной глобализации.</p>
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>В соответствии со стратегией развития транспорта до 2020 года, утвержденной правительством Словацкой Республики (закон № 158 от 8 июня 2010 года), Словакия одобрила, в частности, концепцию экологической и энергетической эффективности на транспорте с целью создания новых интермодальных терминалов для более быстрого развития интермодальных перевозок и более эффективного управления ожидаемым в будущем объемом перевозок между Европой и Азией. Будут построены современные интермодальные терминалы, которые станут частью логистических центров. Основными приоритетами для интермодальных перевозок являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• поддержка функционирования интермодальных перевозок;</li> <li>• поддержка оборудования для интермодальных перевозок;</li> <li>• постоянный контроль за использованием освобождений от соблюдения правил для автотранспортных средств, выполняющих интермодальные перевозки;</li> <li>• обеспечение координации и недискриминационной эксплуатации вновь построенных интермодальных терминалов.</li> </ul> <p>Добиваться уменьшения негативного воздействия транспорта на окружающую среду следует за счет оптимального распределения по видам транспорта и сдвига в сторону использования экологически более чистых видов транспорта (железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок).</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
2.2 Принятие мер по улучшению <i>междунородной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Была создана группа экспертов по комбинированным перевозкам стран – членов группы V4 (Венгрия, Польша, Словакия и Чешская Республика) для обмена информацией и осуществления координации государственной политики этих стран. Основной акцент делается на развитии инфраструктуры, установлении цен за пользование железными дорогами и других мерах, направленных на стимулирование интермодальных перевозок в странах – членах группы V4.
3 Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	<p>В транспортной политике Словацкой Республики на период до 2015 года содержатся следующие приоритетные задачи по созданию прозрачных и согласованных условий и обеспечению конкуренции на рынке транспортных услуг:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. либерализация рынка транспорта, что предусматривает прозрачность процесса выдачи и распределения лицензий, установление нормативных рамок и создание регулирующего органа (уже выполнено), а также либерализация национальных и международных железнодорожных перевозок по всей железнодорожной сети (выполнено 1 января 2008 года);</li> <li>2. согласование условий функционирования рынка транспорта и введение платы за использование, что предусматривает согласование взимания платы за пользование транспортной инфраструктурой всеми видами транспорта, налаживание действенной системы начислений в секторе железнодорожных перевозок и обеспечение условий к тому, чтобы внешние издержки применительно ко всем видам транспорта включались в плату, взимаемую за пользование инфраструктурой, и полностью покрывались отправителем;</li> <li>3. обеспечение доступа к транспортной инфраструктуре, что предусматривает определение и закрепление в законодательном порядке условий доступа к железнодорожной инфраструктуре в соответствии с законодательством ЕС; обеспечение доступа на недискриминационной основе к государственным портам и услугам, предоставляемым терминалами, обслуживающими интермодальные перевозки.</li> </ol> <p>1 января 2010 года в Словацкой Республике была введена в действие система взимания дорожных сборов на основных автомагистралях и дорогах. Аналогичным образом 1 января 2011 года может</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	<p>вступить в силу новое железнодорожное законодательство, предусматривающее более низкую плату за использование железнодорожной инфраструктуры, чем плата, взимаемая сегодня.</p> <p>Информация отсутствует.</p>
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола о внутренних водных путях к нему)	<p>Словакия подписала Соглашение СЛКП в 1994 году и в ходе реконструкции железнодорожных линий стремится соблюдать все стандарты СЛКП. Однако реконструкция железнодорожных линий, охватываемых Соглашением СЛКП, идет очень медленно из-за нехватки строительных мощностей. Лишь около 150 из 1 033 км железнодорожных линий СЛКП были реконструированы к концу 2011 года, и ремонтные работы ведутся сейчас примерно на 120 км линий. Сооружаемые новые интермодальные терминалы будут отвечать всем стандартам и эксплуатационным параметрам СЛКП. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП пока еще не ратифицирован.</p> <p>Примечание: Реконструкция железнодорожных линий, предусмотренных в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, будет производиться в рамках упоминаемого ниже приоритетного направления № 1 Программы деятельности в области транспорта на 2007–2013 годы.</p> <p>В настоящее время строится терминал в Жилине и готовится договор на строительство интермодального терминала в Кошице (в соответствии с Желтой книгой Международной федерации инженеров-консультантов). Другие проекты реализуются в Леопольдове и Братиславе (терминалы в порту).</p> <p>В 2011 году одна действующая в Словакии частная компания по интермодальным перевозкам, на долю которой приходится 56% от общего рынка интермодальных перевозок в Словакии, подала жалобу в ЕС в связи с тем, что Словацкая Республика прекратила поддерживать строительство новых вышеупомянутых государственных терминалов в Словакии. Этот вопрос еще не урегулирован.</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	<p>В настоящее время создается Руководящий комитет по подготовке Оперативной программы по транспорту на 2014–2020 годы.</p> <p>В 2006–2007 годах Министерство транспорта подготовило Оперативную программу по транспорту на 2007–2013 годы. Согласно приоритетному направлению № 3, намечается построить четыре интермодальных терминала общего пользования в окрестностях Братиславы, Леопольдова, Жилины и Кошице. Они будут завязаны на соседние логистические центры. Реализация данного плана позволит добиться реализации целей концепции комбинированных перевозок, упомянутой в пункте 2 выше.</p>
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	<p>Все новые сооружаемые терминалы будут терминалами общего пользования с недискриминационным доступом к их услугам согласно соответствующему законодательству ЕС. Орган управления железнодорожным движением будет осуществлять контроль за обеспечением недискриминационного доступа.</p>
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<p>В соответствии с директивой ЕС 1991/440/ЕС все новые сооружаемые интермодальные терминалы будут выполнять операции, связанные только с обслуживанием на терминале, исключая транспортные услуги.</p>
5 Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Словакией приняты меры по обеспечению совместимости с действующими Техническими требованиями к эксплуатационной совместимости (ТТЭС). На линиях, проходящих по коридору Va (Братислава – Нове Место-над-Вахом), сооружается система ЕТКС L1, а с 2009 года на участке от Нове Место-над-Вахом будет действовать ЕТКС L2. Согласно Европейскому плану внедрения, требования, касающиеся прикладных телематических программ грузовых перевозок (ТУЭС-ПСТГП), будут выполнены к 2012 году.</p>
5.2 Введение в действие систем электронной информации	<p>Согласно Европейскому плану внедрения, требования, касающиеся ТУЭС-ПСТГП, будут выполнены к 2012 году. В соответствии с директивой ЕС 2005/44/ЕС Словакия реализовала проект создания речных информационных служб (РИС).</p>
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	На основании правительственного указа № 304 от 14 мая 2008 года Министерство транспорта разработает нормативную базу оказания поддержки в деле обеспечения технической оснащенности интермодальных перевозок на период 2010–2013 годов. Целью данного регламентационного механизма является стимулирование закупок технического оборудования для интермодальных перевозок в объеме до 15%. Необходимость в такой поддержке обусловлена строительством и вводом в действие в Словакии до 2013 года новых государственных интермодальных терминалов.
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	В соответствии с постановлением Министерства транспорта № 491/М-2006 о субсидировании комбинированных перевозок Министерство транспорта может оказывать поддержку новым операторам комбинированных перевозок в течение первых трех лет в размере до 30% допустимых эксплуатационных расходов или в пределах имеющихся бюджетных средств. Объектами такой поддержки являются предприятия, созданные на территории Словакии и имеющие годовой бюджет в 20 млн. словацких крон (0,66 млн. евро). Министерство транспорта предложило Министерству экономики увеличить этот потолок до 1,66 млн. евро на период 2009–2013 годов. Однако это предложение не было принято.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	В соответствии с законом № 582/2004 национальные дорожные транспортные средства (т.е. автотранспортные средства и их прицепы) освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если они используются для осуществления комбинированных железнодорожных/автомобильных перевозок. Если транспортное средство совершило более 60 рейсов в комбинированном сообщении, то налоговые органы могут возместить 50% годового налога на транспортное средство. Данный закон обеспечивает частичное выполнение директивы ЕС 1992/96/ЕС. Министерство транспорта намерено расширить сферу действия такого освобождения.
7 Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Словакия предоставляет освобождения от соблюдения некоторых ограничений и запретов на движение на начальном и конечном этапах грузовых перевозок в комбинированном сообщении.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>Рейсы дорожных тягачей, автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещены по субботам с 7 ч. 00 м. до 20 ч. 00 м. в период с 1 июля по 31 августа и по праздничным дням с 00 ч. до 22 ч. 00 м. Рейсы, которые осуществляются в рамках комбинированных перевозок, освобождаются от соблюдения этого запрета.</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 в соответствии с законодательством Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 881/92).</p>
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>В случае дорожных транспортных средств, курсирующих в освобожденной от ограничений зоне интермодальных терминалов и используемых для перевозки 40-футовых контейнеров ИСО, максимальный допустимый вес составляет 44 т (в соответствии с административным постановлением правительства № 415 от 17 августа 2005 года о максимально допустимых габаритных размерах и весе некоторых дорожных транспортных средств).</p>
7.4 Упрощение контроля документов	<p>В Словакии на дорожные транспортные средства, используемые в комбинированном сообщении, распространяются определенные льготы. Поэтому должны предоставляться надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.</p>
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>Возможность стимулирования интермодальных перевозок открывается на основе двусторонних соглашений по перевозке грузов автомобильным транспортом либо соглашений о международных комбинированных перевозках с государствами, которые не являются членами Европейского союза, например за счет выдачи дополнительных разрешений на перевозку грузов автомобильным транспортом при использовании метода контрейлерных перевозок (с горизонтальной перегрузкой) в Словакию, из нее и по ее территории.</p>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	<p>Нарушение правил, регулирующих осуществление грузовых автомобильных перевозок, наказуемо (например, в соответствии с законом № 725 об условиях движения транспорта по дорогам).</p>

<i>Цели и вопросы</i> <sup>1</sup>	<i>Разъяснения</i>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует.
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожная сеть Словакии открыта для доступа с 1 января 2008 года.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В соответствии с Белградской конвенцией Словакия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Информация отсутствует.
9.2 Составление перечня узких мест	Словакия пока еще не составила перечня узких мест.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Хотя Словакия является страной, не имеющей выхода к морю, тем не менее она также заинтересована в разработке концепции "морских магистралей" в качестве "реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту". Словакия активно поддерживает идею продления в Европе логистических цепочек на базе морского транспорта от портов вглубь материковой части. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а также более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом. В настоящее время в Словакии нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, однако она готовится к созданию центра стимулирования интермодальных перевозок, обслуживающего всех участников интермодальной логистической цепочки.
10 Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Информация отсутствует.
11 Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Информация отсутствует.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Информация отсутствует.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Информация отсутствует.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Согласно новым правилам оплаты пользования железнодорожной инфраструктурой, введенным 1 января 2011 года, скидки маршрутным составам, курсирующим между терминалами, больше не предоставляются. Новые правила предусматривают одни и те же принципы пользования железнодорожной инфраструктурой для всех типов поездов. В настоящее время не существует скидок для интермодальных поездов. По сравнению с прежней системой новые тарифы несколько выше.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	<p>В 2009 году словацкое Министерство транспорта, почт и телекоммуникаций создало центр стимулирования интермодальных перевозок (ЦСИП), входящий ныне в Министерство транспорта. ЦСИП был создан на основе документа ЕС (СОМ(2006)380 final). Основными целями ЦСИП являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• создание вебсайта (<a href="http://www.intermodal.sk">www.intermodal.sk</a>) с базами данных и материалами;</li> <li>• организация конференций, семинаров и т.д.;</li> <li>• совещания, консультации и обмен контактами;</li> <li>• издание брошюр, бюллетеней и справочников.</li> </ul> <p>ЦСИП должен информировать словацких пользователей услуг по интермодальным перевозкам и другие заинтересованные группы (учащихся и т.д.). В настоящее время ЦСИП финансируется Министерством транспорта, но планируется перевести ЦСИП под управление профессиональной или иной организации, независимой от Министерства транспорта.</p>

## **D. Словения**

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	Республика Словения присоединилась к СМЖЛ и СЛКП. В резолюции о транспортной политике, принятой парламентом в мае 2006 года, комбинированные и мультимодальные перевозки рассматриваются как очень важные задачи. В соответствии с Законом о железных дорогах в январе 2001 года был принят специальный правительственный указ о комбинированных перевозках. Он предусматривает меры, которые перечисляются ниже.

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
2 Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации <i>национальной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты, работающие в области комбинированных перевозок, сотрудничают в рамках совместных рабочих групп, действующих в области транспорта, окружающей среды и торговли, в решении таких вопросов, как планирование мероприятий, связанных с охраной окружающей среды, планирование землепользования и транспорт.
2.2 Принятие мер по улучшению <i>международной</i> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты, упомянутые в пункте 2.1, сотрудничают в рамках международных органов и рабочих групп, созданных в соответствии с международными соглашениями и двусторонними или многосторонними инициативами.
3 Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Информация отсутствует.
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	Информация отсутствует.
4 Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола о внутренних водных путях к нему)	Словения, как правило, соблюдает международные стандарты СЛКП, за рядом исключений, которые будут устранены в ходе реконструкции и развития инфраструктуры государственных железных дорог.  Словения не имеет судоходных внутренних водных путей. Поэтому Протокол по внутренним водным путям не был ратифицирован.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Планирование терминалов для комбинированных перевозок и логистических центров является делом общегосударственного планирования и в качестве такового включено в стратегию территориального развития Словении (Официальный вестник Республики Словения № 76/2004).
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Соответствующие меры регулирования перечислены в пунктах 7.1 и 7.2.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Не принято никаких специальных мер. Терминалы, как правило, управляются железнодорожными компаниями или компаниями комбинированных перевозок, которые устанавливают часы работы, а также финансируют перевалочное оборудование в соответствии с потребностями клиентов.
5 Эксплуатационная совместимость	

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Совместимость информации и систем сигнализации является частью эксплуатационной совместимости железнодорожной инфраструктуры в рамках национальных и европейских сетей железных дорог.
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Железнодорожные компании и компании комбинированных перевозок внедряют системы электронной информации.
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Правительство Словении не осуществляет финансовой поддержки инвестиций в области комбинированных перевозок.
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	Правительство Словении не осуществляет финансовой поддержки комбинированных перевозок или связанных с ними услуг.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>Освобождение от уплаты сборов за пользование дорогами: Иностранные транспортные средства, использующие словенские дороги и:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. использующие порт Копер в качестве порта въезда и выезда, не обязаны платить сборы с пользователей дорог;</li> <li>2. использующие контрейлерные перевозки в Словении, не обязаны платить сборы с пользователей дорог при начальной перевозке и во время транспортировки, если: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) их нагрузка на ось составляет менее 10 т;</li> <li>b) их нагрузка на ось превышает 10 т, на расстоянии до 30 км от терминала.</li> </ol> </li> </ol> <p>Такие освобождения не распространяются на плату за пользование автомагистралями и туннелями.</p>
7 Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Освобождения от запретов на движение. В Указе о сокращении движения на дорогах в Республике Словения предусмотрено, что грузовые автомобили, курсирующие в конце недели и во время национальных праздников, освобождаются от соблюдения этого положения, если они оказывают услуги по международному переезду и участвуют

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	<p>в комбинированных железнодорожных или морских перевозках.</p> <p>См. пункт 6.3.</p>
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>Освобождения в отношении веса: в соответствии с Указом о комбинированных перевозках увеличение общей массы до 44 т допускается:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. для транспортных средств, перевозящих 40-футовые контейнеры ИСО;</li> <li>2. прицепов, усиленных для нагрузок при несопровождаемых перевозках; и</li> <li>3. составов сцепленных транспортных средств с пятью и более осями, осуществляющих комбинированные перевозки (автомобильно-железнодорожные) и прибывающих в терминалы или выезжающих из них, при условии, что состав подходит для перевозки съемных кузовов.</li> </ol>
7.4 Упрощение контроля документов	Информации отсутствует.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Информации отсутствует.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информации отсутствует.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p>Были подписаны следующие двусторонние соглашения о комбинированных перевозках:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Соглашение между Правительством Республики Словения и Правительством Венгерской Республики о международных комбинированных перевозках железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом (подписано в 1996 году);</li> <li>• Соглашение между Правительством Республики Словения и Правительством Республики Хорватия о международных комбинированных перевозках (подписано в 1997 году);</li> <li>• Соглашение между Правительством Республики Словения и Правительством Словацкой Республики о сотрудничестве в области комбинированных перевозок (подписано в 1999 году);</li> <li>• Соглашение между Правительством Республики Словения и Правительством Республики Болгария о сотрудничестве в области комбинированных перевозок (подписано в 2001 году);</li> <li>• Соглашение между Правительством Республики Словения и Правительством Чешской Республи-</li> </ul>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
	ки о сотрудничестве в области комбинированных перевозок (подписано в 2003 году).
	Для поддержки комбинированных перевозок предусмотрены специальные разрешения и экобаллы: за две обратные контейнерные перевозки пользователи получают в качестве вознаграждения одно универсальное разрешение на автомобильные перевозки. После введения экобаллов для транзита через территорию Австрийской Республики пользователи контейнерных перевозок получают в качестве вознаграждения экобаллы.
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Доступ к сети железных дорог в Словении является бесплатным.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Словения не имеет судоходных внутренних водных путей.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Основные данные о комбинированных перевозках собираются и публикуются Статистическим бюро Республики Словения ( <a href="http://www.stat.si/eng/index.asp">www.stat.si/eng/index.asp</a> ).
9.2 Составление перечня узких мест	Каждый транспортный сектор имеет перечень узких мест. Устранение узких мест на железнодорожном транспорте включено в проект национального плана развития инфраструктуры государственных железных дорог. В области морского транспорта единственным узким местом является внутреннее железнодорожное сообщение по маршруту Копер – Сежана.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	В настоящий момент проводится технико-экономическое обоснование создания центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок 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	Правительство Словении не стимулирует таких усилий.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Правительство Словении не стимулирует такого использования.

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Правительство Словении не стимулирует такого использования.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Правительство Словении не стимулирует такой эксплуатации маршрутных составов.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Правительство Словении не стимулирует такого использования.

## **Е. Турция**

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Как указано в Стратегическом плане развития транспорта на 2009–2013 годы Министерства транспорта, одной из стратегических целей Министерства транспорта является то, что Турция должна иметь надежную, высококачественную транспортную инфраструктуру со сбалансированной транспортной системой. В Турции грузовые (89%) и пассажирские (91%) перевозки осуществляются в основном автомобильным транспортом. Поэтому требуется четкая транспортная политика, чтобы изменить этот дисбаланс за счет развития интермодальных перевозок в Турции.</p> <p>С учетом тенденций и перспектив в области транспорта Турция, расположенная между тремя континентами, придает большое значение развитию интермодальных перевозок, которые являются не только одной из важных целей транспортной политики в Турции, но и неотъемлемой частью устойчивого транспорта. Стимулирование интермодальных перевозок имеет жизненное значение для создания экологически более чистых видов транспорта, для уменьшения перегруженности транспортных коридоров и, что еще важнее, для сокращения растущей доли автомобильного транспорта в распределении перевозок по видам транспорта. Эти соображения лежат в основе будущих транспортных инвестиций Турции. Чтобы определить приоритеты и будущие цели в каждом секторе путем укрепления интермодальных перевозок, был подготовлен национальный генеральный план. Кроме того, в Турции была проведена оценка потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА), которая финансировалась ЕС. Согласно результатам этой оценки, потребности в транспортной инфра-</p>

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
	<p>структуре и связанные с ними планы Турции основаны на развитии интермодальных перевозок. Несмотря на отсутствие регулирующих механизмов для управления деятельностью в области национальных и международных интермодальных перевозок, в Турции имеются некоторые элементы, которые служат основой для дальнейшего развития интермодальных перевозок. В апреле 2009 года ОЭСР-МТФ был опубликован "Обмен мнениями на национальном уровне по интермодальным перевозкам", который позволяет составить ясное представление о возможностях и проблемах Турции в области интермодальных перевозок.</p> <p>В начале 2011 года началось осуществление совместного проекта "Укрепление интермодальных перевозок в Турции", который позволит разработать регламент об интермодальных перевозках. В рамках этого проекта была создана стратегия интермодальных перевозок с четкими техническими и правовыми рекомендациями для турецких властей и других заинтересованных сторон.</p> <p>Параллельно с решениями, принятыми на второй Общевропейской конференции по транспорту, и мерами, касающимися Таможенного союза, с ЕС, турецкое правительство разработало меры транспортной политики, направленные на развитие и продвижение комбинированных перевозок.</p> <p>Предполагается, что внутренние, международные и транзитные перевозки будут осуществляться с наименьшими затратами за счет стимулирования экономически оптимальных видов сообщения, которое обусловлено не только преимуществами, обеспечивающими конкурентоспособность, но и взаимодействием различных видов транспорта в рамках комбинированных перевозок.</p>
<p>2 Национальные и международные органы</p>	
<p>2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>Недавно Министерство транспорта, морских дел и коммуникаций было реорганизовано и был создан новый Генеральный директорат по транспорту в целях координации и совершенствования задач национальной и международной политики в области интермодальности.</p>
<p>2.2 Принятие мер по улучшению международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)</p>	<p>Разработка транспортной политики является главной задачей Министерства транспорта, морских дел и коммуникаций. Министерство активно участвует в работе международных организа-</p>

*Цели и вопросы<sup>1</sup>**Разъяснения*

ций по интермодальным перевозкам. Турция транспонирует в свое законодательство принятую Европейским союзом Директиву 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 года об учреждении общих правил для некоторых видов смешанных перевозок грузов между государствами-членами. Кроме того, 4 сентября 1996 года Турция ратифицировала Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), присоединясь к 30 другим европейским странам, которые решили сделать международные комбинированные и интермодальные перевозки более эффективными и привлекательными для клиентов в Европе. Подписав это Соглашение, Турция присоединилась к усилиям по созданию сети важных линий международных комбинированных железнодорожных перевозок, терминалов, пограничных пунктов и паромных переправ/портов. Кроме того, с некоторыми странами проводятся двусторонние переговоры о заключении двусторонних соглашений, касающихся развития интермодальных перевозок и транспортных коридоров.

## 3 Расходы и цены

## 3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта

Министерство транспорта, морских дел и коммуникаций приступило к осуществлению новых и важных инфраструктурных инвестиций для возрождения железных дорог, в частности для увеличения их доли и устранения существующего дисбаланса в пользу автомобильного транспорта в секторе внутренних и международных перевозок. Кроме того, идею интеграции различных видов транспорта, а не конкуренции между ними поддерживают Турецкие государственные железные дороги (ТГЖД). Было объявлено, что в ближайшее время железнодорожная инфраструктура и железнодорожные перевозки будут разделены согласно соответствующим правилам ЕС, касающимся железнодорожного транспорта. Рынок грузовых и пассажирских перевозок будет открыт для частных железнодорожных предприятий. При содействии ЕС, осуществляющего в рамках ТГЖД проект по оказанию технической помощи, была завершена разработка проекта национального железнодорожного законодательства. Так, железнодорожный сектор станет более конкурентоспособным и привлечет большой объем грузовых и пассажирских перевозок по сравнению с автомобильным транспортом. По этой

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	<p>причине усилия сосредоточены в основном на развитии интермодальных перевозок. Однако в целях улучшения железнодорожного транспорта ТГЖД начали использовать национальные и международные маршрутные составы, установив приемлемые рыночные цены.</p> <p>В этом заключается одна из целей разработанной стратегии поддержки логистики за счет государственных средств. Был создан Совет по логистике, в состав которого входят представители соответствующих государственных учреждений, занимающихся логистикой. Этот совет отвечает за координацию и совершенствование логистических решений в области транспорта.</p>
4 Сети, терминалы и логистические центры	<p>Одна из главных целей Турции – стать важным логистическим центром, который, будучи расположен между тремя континентами, выгодно использовал бы свое стратегическое положение на пересечении торговых путей Европы, Азии и Ближнего Востока. В связи с этим некоторые "грузовые деревни" станут промышленно развитыми городами.</p> <p>На первом этапе планируется создание "грузовых деревень" (логистических центров) в 16 различных населенных пунктах. Этими населенными пунктами являются Стамбул (Халкалы/Испартакуле), Измит (Кёсекёй), Самсун Гелемен), Эскишехир (Хасанбей), Кайсери Богазкёпрю), Балыкесир (Гёккёй), Мерсин (Йенидже), Ушак, Эрзурум (Паландёкен), Конья (Каяджик), Денизли (Каклык), Биледжик (Бозюйюк), Кахраманмараш (Тюркоглу), Мардин, Карс и Сивас.</p> <p>Завершен первый этап строительства этих "грузовых деревень" в Самсуне, Денизли, Измите, Эскишехире и Кайсери. В ближайшее время начнется второй этап строительства "грузовых деревень" в Эскишехире, Кайсери, Балыкесире и Эрзуруме. В июне 2012 года закончился тендер по строительству "грузовой деревни" Бозюйюк, которая будет возведена в течение полутора лет. Продолжает изучаться вопрос о строительстве других "грузовых деревень".</p> <p>Кроме того, средиземноморский контейнерный порт Мерсин (транспортный узел), северозегейский порт Чандарлы (транспортный узел) и черноморский порт Зонгулдак Фильос являются новыми портовыми проектами, осуществление которых позволит Турции стать логистическим</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола о внутренних водных путях к нему)	<p>центром.</p> <p>Турция является участником Соглашения СЛКП и выполняет его требования. Железнодорожные линии для международных комбинированных перевозок, указанные в приложении I к Соглашению СЛКП, обновляются путем проведения работ по электрификации и сигнализации. В соответствии с приложением IV к СЛКП Турция строит новые высокоскоростные поездные магистрали.</p>
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	<p>Логистические деревни строятся в основном в районах, обладающих большим потенциалом для грузовых перевозок, связанных с организованными промышленными районами. Они включают в себя зоны контейнерной загрузки, разгрузки и складских помещений; зоны оплаты таможенных сборов, таможенных органов, в том числе консультационных, и оказания других видов таможенных услуг; зоны погрузки, разгрузки и складских помещений для опасных и специальных грузов; и зоны выгрузки негабаритных грузов.</p> <p>В целях обеспечения более эффективных и продуктивных логистических услуг и удовлетворения потребностей клиентов строительство логистических деревень ведется в:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Халкалы/Испартакуле (Стамбул);</li> <li>• Кёсекёе (Измит);</li> <li>• Гелемене (Самсун);</li> <li>• Хасанбее (Эскишехир);</li> <li>• Богазкёprü (Кайсери);</li> <li>• Гёккёе (Балыкесир);</li> <li>• Йенидже (Мерсин);</li> <li>• Ушаке;</li> <li>• Паландёкене (Эрзурум);</li> <li>• Конье (Каяджик);</li> <li>• Каклыке (Денизли);</li> <li>• Бозююке (Биледжик);</li> <li>• Кахраманмараше (Тюркоглу);</li> <li>• Мардине;</li> <li>• Карсе;</li> <li>• Сивасе.</li> </ul>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Во время проведения исследования ТИНА (см. пункт 1), в рамках которого для установления взаимосвязи и эксплуатационной совместимости между ЕС и Турцией оценивались все потребности в инфраструктуре, были подвергнуты оценке следующие транспортные маршруты:
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Средиземноморские судоходные линии – контейнерный порт Мерсин – железнодорожное сообщение – порт Фильос (или порт Самсун, как указано в исследовании Группы высокого уровня по проблемам расширенной Европы) – Черное море;</li> <li>2. Средиземное море – контейнерный порт Мерсин – железная дорога – кавказские рынки;</li> <li>3. Средиземное море – контейнерный порт Мерсин, порт Мерсин, порт Искендерун – железная дорога – страны Ближнего Востока;</li> <li>4. Эгейское море – порт Измир и Северо-Эгейский порт (Чандарлы) – железная дорога – кавказские и центрально-азиатские рынки;</li> </ol>
5 Эксплуатационная совместимость	коридор IV – проект по строительству железнодорожного тоннеля под Стамбулом и проливом Босфор (проект "Мармарай") – железная дорога – проект железной дороги, соединяющей Карси и Тбилиси – кавказские и азиатские рынки.
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Информация отсутствует.
5.2 Введение в действие систем электронной информации	Главное управление автомобильных дорог установило на некоторых участках автомагистралей интеллектуальные транспортные системы (ИТС). Тоннели протяженностью более 500 м были оснащены специальными системами управления для обеспечения безопасности дорожного движения.
5.3 Другие меры	Информация отсутствует.

Цели и вопросы1	Разъяснения
6 Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Учитывая важность эффективной работы в существующих портах, турецкое правительство приняло ряд мер и осуществило ряд инвестиций с целью модернизации и восстановления инфраструктуры портов. За последние пять лет 450 млн. долл. США было потрачено на преодоление недостатков, связанных с оборудованием, наличием механических установок и быстрым действием. От Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) был получен кредит в 36 млн. евро для поддержки расширения мощностей контейнерных портов ТГЖД. 9% этих инвестиций было профинансировано за счет кредита Всемирного банка. Внутренние контейнерные терминалы были построены в Газиантепе, и продолжают осуществляться инвестиции в установку ИКТ в других населенных пунктах.</p> <p>Для любой развивающейся страны разработка наиболее эффективной финансовой модели является одним из основных инструментов реализации важных инфраструктурных проектов. Также растет, как это имело место в других частях мира, необходимость разработки альтернативных моделей финансирования. В этой связи широко обсуждаются новые подходы к определению вклада ресурсов частного сектора и передаче рисков. Государственно-частное партнерство (ГЧП) означает распределение и разделение в оптимальных пропорциях обязанностей, затрат и рисков, доходов и выгод между частным и государственным сектором в процессе создания услуг общего пользования. Оценка оптимальных пропорций и определение роли каждого участника являются основой модели ГЧП. В Турции широко применяется модель строительство – эксплуатация – передача (СЭП). Разрабатывается новое законодательство о ГЧП.</p>
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	Информация отсутствует.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>За проезд по магистралям взимается плата. Национальные и иностранные транспортные средства платят по одному тарифу. Не существует освобождения от платы в зависимости от происхождения транспортного средства.</p> <p>Для отечественных и иностранных инвесторов предусмотрены инвестиционные стимулы. К инструментам стимулирования относятся ос-</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
7 Меры поддержки, касающиеся нормативного регулирования	вобождеие от таможенных пошлин и сборов, налоговые льготы за инвестирование капитала, освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) за импортированные и приобретенные на внутреннем рынке технику и оборудование.
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Информация отсутствует.
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Завершена приватизация некоторых государственных портов. Приватизация других государственных портов продолжается.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	44 тонны.
7.4 Упрощение контроля документов	Проводятся работа и исследования, направленные на участие в Конвенции по упрощению формальностей (FAL).
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Информация отсутствует.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Информация отсутствует.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Информация отсутствует.
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Общее железнодорожное законодательство, которое планируется ввести в действие в 2013 году, было изменено для либерализации доступа к сети турецких железных дорог.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Без ущерба для положений, упомянутых в Законе о каботажном плавании, внутренние воды открыты для свободной конкуренции.
9 Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбором статистических данных о морских, грузовых и пассажирских перевозках занимается Подсекретариат по морским делам.
9.2 Составление перечня узких мест	Информация отсутствует.
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	В соответствии со статьей 56 закона № 5174 и решением № 196 от 15 января 2005 года Союзом торговых палат и товарных бирж Турции был создан Турецкий центр по развитию системы морских перевозок на короткие расстояния. Турецкий центр по развитию системы морских

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
10 Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	<p>перевозок на короткие расстояния состоит из представительства и исполнительного совета (<a href="http://www.shortsea.org.tr">www.shortsea.org.tr</a>).</p> <p>Анализируются новые мировые технологические разработки, и производятся необходимые изменения для их применения.</p>
11 Операторы интермодальных транспортных цепочек	<p>ТГЖД заключают с клиентами соглашения о маршрутных составах для бесперебойной работы международных маршрутных составов. Кроме того, для увеличения пропускной способности железнодорожного грузового транспорта на линиях между Европой и Турцией и расширения этих перевозок, осуществляемых через территорию Турции на Ближний Восток и Азию, ТГЖД стали при поддержке ЕС активным партнером так называемого проекта "КРИМ". Под эгидой Союза торговых палат и товарных бирж Турции (ТОВВ) заинтересованные стороны из частного сектора инициировали новый проект под названием "БАЛО". 90% перевозок в соответствии с моделью БАЛО осуществляются железнодорожным транспортом, который является экологически чистым видом транспорта в силу низкого уровня выбросов парниковых газов. Партии 45-футовых контейнеров повышенной вместимости, вывозимых из национальных центров погрузки, отправляются в консолидационные центры в Анатолии и Европе регулярными маршрутными составами. Грузы, отправляемые из Европы и в Европу, перевозятся с использованием альтернативных видов транспорта – железнодорожного и морского. Таким образом, значительный объем грузов перевозится не автомобильным, а железнодорожным и морским транспортом в обход Стамбульской агломерации, с использованием как альтернативы перевозок по Мраморному морю и железным дорогам.</p>
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	ТГЖД стремятся увеличить количество национальных и международных маршрутных составов. ТГЖД эксплуатируют следующие маршрутные составы на европейских направлениях:

<i>Цели и вопросы1</i>	<i>Разъяснения</i>
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Халкалы – Шопрон – Халкалы</li> <li>• Халкалы – Вена (Австрия)</li> <li>• Кельн – Кёсекёй – Кельн (Германия)</li> <li>• Кельн – Дериндже</li> <li>• Кёсекёй – Бухарест (Румыния)</li> <li>• Халкалы – Будапешт (Венгрия)</li> <li>• Чукурхисар – Вена</li> <li>• Словения – Халкалы</li> </ul> <p>ТГЖД также направляют один маршрутный состав в неделю в Туркменистан и Казахстан из Хайдарпаши (Стамбул). Для увеличения перевозок маршрутными составами ТГЖД ведут переговоры с железнодорожными предприятиями и клиентами.</p> <p>ТГЖД разрабатывают проект по обнаружению и отслеживанию маршрутных составов. В рамках проекта КРИМ ТГЖД планируют приобрести устройства GPS для обнаружения и отслеживания маршрутных составов.</p>