



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2009/8
3 August 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятидесятая вторая сессия

Женева, 12–13 октября 2009 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

МОНИТОРИНГ НАЦИОНАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ МЕР
ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Представлено правительством Германии

Записка секретариата

На своей шестьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) постановил, что Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике следует продолжить, по возможности на рациональной основе, работу, проводившуюся 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 (СЕМТ/СМ(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, пункт 90).

В соответствии с решениями сорок восьмой сессии Рабочей группы секретариат направил государствам – членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) предварительно заполненный вопросник для получения обновленных данных о национальных мерах для стимулирования интермодальных перевозок на согласованной и сопоставимой основе (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 21–24).

Настоящий документ содержит ответы на вышеупомянутый вопросник, полученные от правительства Германии.

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

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
1	Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	В качестве одной из основных целей своей транспортной политики Федеративная Республика Германия стремится увеличить долю железнодорожного и водного транспорта, являющихся экологически чистыми видами транспорта, в общем объеме грузовых перевозок. Эта цель должна быть достигнута в рамках комплексной транспортной системы. В этой связи большое значение имеют комбинированные перевозки, поскольку они позволяют в значительной мере перераспределить перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт.
2	Национальные и международные органы	
	2.1 Принятие мер по улучшению координации <u>национальной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития и других министерств Германии участвуют в работе многочисленных групп по координации национальной политики и других групп и совещаний по вопросам комбинированных перевозок.
	2.2 Принятие мер по улучшению координации <u>международной</u> политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	См. ответ на вопрос 2.1, который касается также координации международной политики. В качестве примера можно упомянуть о программе "Марко Поло".
3	Расходы и цены	
	3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Германия поощряет добросовестную конкуренцию, например с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки сектора комбинированных перевозок (см. 6.1–6.3).

¹ Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе ЕКМТ СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в указанной резолюции, были обобщены секретариатом (например, вопросы, касающиеся "добросовестной конкуренции", а также "транспарентного и конкурентного ценообразования", упоминаются в различных пунктах указанной резолюции ЕКМТ).

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	(Финансовая) поддержка, предоставляемая для терминалов комбинированных перевозок, обеспечивает оптимальные операции по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой.
4	Сети, терминалы и логистические центры	
	4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	Германия ратифицировала Соглашение СЛКП, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП о перевозках по внутренним водным путям.
	4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Планирование и определение месторасположения терминалов комбинированных перевозок осуществляются операторами с учетом региональных различий нормативных положений, особенно с точки зрения требований к строительству и планированию, а также местных условий.
	4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Стимулирование комбинированных перевозок обеспечивается с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки (см. 6.1–6.3).
	4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	В принципе стимулирование комбинированных перевозок посредством финансовой поддержки ограничивается инвестициями (исключение: см. 6.2).
5	Эксплуатационная совместимость	
	5.1 Обеспечение совместимости систем железнодорожной информации и сигнализации	Реализация конкретных мер входит в сферу ответственности отдельных предприятий. Государственные органы власти обеспечивают требуемые предварительные правовые условия.
	5.2 Введение в действие систем электронной информации	См. 5.1.
	5.3 Другие меры	

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
6	<p>Меры финансовой поддержки и налоговых льгот</p> <p>6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)</p>	<p>Финансирование терминалов комбинированных перевозок компании "Дойче бан АГ" (Германской железнодорожной компании) и других частных компаний (например, портов, частных железнодорожных компаний).</p> <p>Федеральное правительство стимулирует комбинированные перевозки с помощью субсидий на строительство новых интермодальных терминалов с высокой пропускной способностью и модернизации существующих терминалов (железнодорожных/автомобильных или внутренних водных/железнодорожных/автомобильных). Эти субсидии предоставляются либо на основании Федерального закона о модернизации железнодорожной инфраструктуры, если такими сооружениями являются терминалы, управляемые компанией "ДБ Нец АГ", либо, с 1 ноября 2002 года, на основе Руководства по стимулированию развития перевалочных центров комбинированных перевозок, которое после этого пересматривалось дважды. Оно должно быть представлено Европейской комиссии для оценки в целях обеспечения его соответствия правилам оказания государственной помощи.</p> <p>На настоящий момент уведомления о выделении дотаций в соответствии с Руководством по стимулированию комбинированных перевозок были изданы в отношении строительства и модернизации 72 перевалочных центров комбинированных перевозок с общим объемом финансирования около 580 млн. евро (34 центра комбинированных железнодорожных/автомобильных перевозок с объемом финансирования приблизительно 315 млн. евро, 38 центров комбинированных внутренних водных/автомобильных перевозок с объемом финансирования около 265 млн. евро).</p>

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	6.2 Финансовая поддержка операций (специальные, начальные операции и т.д.)	Без особых комментариев.
	6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Освобождение от налога на механические транспортные средства в отношении тех транспортных средств, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах перевозки. Возврат налога на механические транспортные средства для транспортных средств, используемых в контейнерных перевозках.
7	Меры поддержки в части нормативного регулирования	
	7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Освобождения от запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на движение в праздничные дни.
	7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Для начальных и конечных этапов перевозки максимальный допустимый вес был увеличен до 44 тонн.
	7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	См. 7.2.
	7.4 Упрощение контроля документов	Без особых комментариев.
	7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Без особых комментариев.
	7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Без особых комментариев.
	7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В случае технологии "катящееся шоссе" время, проведенное водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха.
8	Транспортные операции	
	8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	См. 8.1.
9	Мониторинг рынка	
	9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбор согласованных и надежных данных осуществляется, например, в процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры.
	9.2 Составление перечня узких мест	В процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры также выявляются узкие места.
	9.3 Создание отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния	Германия создала Центр развития каботажного судоходства и внутреннего водного транспорта (СПЦ) в Бонне.
10	Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Генеральный план развития грузовых перевозок и логистики федерального правительства предусматривает конкретные меры по поддержке инноваций. В настоящее время готовится руководство по их практическому применению.
11	Операторы интермодальных транспортных цепочек	
	11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	Германия способствует использованию экологически чистых видов транспорта. В принципе вопросы распределения перевозок по видам транспорта непосредственно не регулируются.
	11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	По соображениям безопасности мероприятия по распределению перевозок по видам транспорта, упомянутые в пункте 11.1, ограничены перевозкой особых опасных грузов.
	11.3 Стимулирование создания международных пулов вагонов	См. 11.1 и 11.2.
	11.4 Эксплуатация маршрутных составов между терминалами	См. 11.1 и 11.2.

	ЦЕЛИ И ВОПРОСЫ¹	РАЗЪЯСНЕНИЯ
	11.5 Более широкое использование эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	См. 11.1 и 11.2.
