



ОБЗОР ПРИНИМАЕМЫХ МЕР ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ

2022



ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ
ТРАСЕКА

СОДЕРЖАНИЕ

Примечание.....	2
Введение.....	3
Примеры переориентации грузопотоков на разные виды транспорта и принимаемые меры поддержки.....	6
<i>Инициативы ЕС по развитию интермодальных сообщений</i>	
<i>Примеры государственной поддержки интермодальных решений в странах ЕС</i>	
<i>Субсидирование контейнерных перевозок в Китайской Народной Республике</i>	
<i>Субсидирование контейнерных перевозок в иных странах</i>	
Меры стимулирования мультимодальных перевозок в странах ТРАСЕКА.....	31
Предложения по повышению конкурентоспособности перевозок по маршрутам ТРАСЕКА.....	50
Заключение.....	55

ПРИМЕЧАНИЕ

Во избежание разночтений, ниже приведено краткое разъяснение терминов и понятий видов перевозок, используемых на международном уровне.

«Мультимодальная перевозка» - это перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта¹.

«Международная смешанная перевозка грузов» - перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране².

«Интермодальная перевозка» - это мультимодальная перевозка грузов (в одной и той же грузовой единице или на одном и том же транспортном средстве) последовательно используемыми видами транспорта без обработки самих грузов при изменении вида транспорта³.

«Комбинированная перевозка» - это интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким⁴.

ЕЭК ООН рассматривает термин «комбинированные перевозки» в том же значении, что и вышеприведенное определение интермодальных перевозок⁵.

Таким образом, определение мультимодальной перевозки является более всеобъемлющим понятием и поэтому будет преимущественно использоваться в данном Обзоре.

¹ <https://unece.org/ru/transport/publications/glossariy-po-statistike-transporta-trete-izdanie>

² Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, Женева, 1980

³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-ra-10-028>

⁴ <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf>

⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-19-004>

ВВЕДЕНИЕ

Стремительный рост мирового товарооборота, требующий освоения всё новых и новых рынков сбыта, неуклонно ведёт к увеличению объёмов транспортных услуг. Отвечая на вызовы современных рыночных тенденций, практически все страны Европы, Азии и Северо-Американского континента активно развивают и совершенствуют мультимодальные перевозки, способствуя интеграции локальных транспортных систем в мировой рынок транспортных услуг.

Использование мультимодальных перевозок при доставке грузов между Европой и Азией набрало значительных оборотов в течение последних десятилетий. Раньше такие товары доставлялись в основном морским транспортом, лишь незначительную (около 1%) долю занимали авиаперевозки. Однако, расширение и углубление мировой торговли, а также экономические инициативы Китая как глобального грузообразующего игрока в данном регионе, способствовали активному восстановлению существующих железнодорожных сообщений, их модернизации, строительству новых участков железных дорог, а также организации новых пунктов пропуска через границы государств Центральной Азии.

Активизация железнодорожного сообщения между Китаем и Европой была начата в октябре 2008 года, когда первый «Шанхайский экспресс» прибыл в немецкий город Гамбург, преодолев это расстояние за 17 дней. На сегодняшний день грузовые поезда Китай – Европа курсируют по 73 маршрутам, охватывая более 170 городов в 23 европейских странах.⁶

Мощный импульс грузовые железнодорожные перевозки из КНР в Европу получили в 2011 году, что было обусловлено созданием в рамках Евразийского экономического союза ЕЭАС таможенного союза между Белоруссией, Казахстаном и Россией. Гармонизация таможенных процедур на внешних границах ЕЭАС и отсутствие таможенных препятствий внутри членов союза привели к резкому снижению затрат на документооборот и логистику, и в результате – к существенному увеличению скорости доставки товаров из Китая. Немалую роль в интенсификации ж/д сообщения в данном направлении сыграл запуск с 2011 года регулярных коммерческих блок-поездов компанией Trans-Eurasian Logistics, являющейся совместным предприятием РЖД и Deutsche Bahn. Динамика количества рейсов, организованных этой компанией, свидетельствует об их увеличении в 588 раз, т.е. от 17 рейсов в 2011 году до 10 тысяч в 2020. По оценкам европейских специалистов к 2030 году общий грузопоток контейнеров между Европой и Азией может достичь 4.800.000 ДФЭ при благоприятном сценарии развития событий и отметки в 437.000 ДФЭ при негативном сценарии⁷.

В 2020 – 2021 гг., когда ограничения, связанные с распространением COVID-19, стали причиной колоссальных задержек грузов в морских портах и

⁶ http://russian.news.cn/2021-10/27/c_1310271025.htm

⁷ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/report_pl_rail_container_transport_en.pdf, p.7

повлекли дефицит контейнеров, и соответственно, очереди на обработку грузов, - произошло удорожание морского фрахта в 5, а на срочные отправки в 10 и более раз. В связи с этими последними тенденциями можно ожидать, что доля железнодорожного транспорта существенно возрастет и в перспективе достигнет 5-7% от общей структуры транспортных услуг.

Таким образом, тренд на увеличение объёма интермодальных контейнерных перевозок между Китаем и ЕС, с большой протяжённостью участков перевозки железнодорожным транспортом, очевиден. О долгосрочности тренда на интенсивное развитие интермодальных сообщений в рассматриваемом регионе свидетельствуют также значительные инициативы европейских стран, КНР и иных стран, направленные на активное использование в логистических цепочках поставок сухопутных сообщений вместо традиционных морских.

Европейский Союз, со своей стороны, с первых дней своего основания внедряет многовекторную поддержку железнодорожного транспорта и проводит целенаправленную политику развития комбинированных перевозок грузов как более экологичных и надёжных. Белая книга Сообщества «Европейская транспортная политика на 2010 год: время решать»⁸ как и среднесрочный обзор Европейской Комиссии по данной тематике⁹ подчёркивают необходимость динамичного развития железнодорожной отрасли для создания единого европейского рынка, обеспечивающего устойчивое процветание общества. На реализацию инициатив направляются значительные финансовые ресурсы из бюджета Евросоюза и национальных бюджетов стран-участниц.

Проводимый Китаем с 2015 года курс на развитие северо-западных провинций и связанное с этим перемещение производственных мощностей посредством реализации проекта «Один пояс, один путь», способствует увеличению контейнерных мультимодальных перевозок по территориям стран Центральной Азии, бассейнов Каспийского и Чёрного морей, включая страны ТРАСЕКА. С целью привлечения транспортных и логистических операторов на новые железнодорожные маршруты китайское правительство начало с 2018 года субсидирование перевозок контейнерными поездами, покрывая порой до 50% стоимости перевозки каждого контейнера.

В рамках «северного» коридора «Транссибирская магистраль» используется для регулярного следования поездов, в том числе посредством субсидий на привлечение транзитного потока контейнерных грузов, следующих из стран Юго-Восточной Азии в Европу (в 2020 году). Кроме того, в рамках Евразийского экономического союза было создано акционерное общество «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»

⁸ COM (2001) 370 of 12 September 2001, p. 18.

⁹ Communication from the Commission 'Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent — Mid-term review of the Transport White Paper' (COM(2006) 314, 22 June 2006, p. 21

(ОТЛК ЭРА), которое на регулярной основе занимается организацией транзитных перевозок контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа.

Таким образом, сложившаяся в данное время конъюнктура рынка транспортных услуг в рассматриваемом регионе уже привлекла на железную дорогу часть грузов, ранее перевозимых морским транспортом. В данном Обзоре будет более детально рассмотрен опыт стран (включая страны ТРАСЕКА) по стимулированию мультимодальных перевозок на государственном уровне и результатам от их применения в целях реализации положений Концепции по развитию контейнерных перевозок до 2030 года, принятой на Пятнадцатом Ежегодном Заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА 21 октября 2021 года.

ПРИМЕРЫ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ НА РАЗНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА И ПРИНИМАЕМЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ

Меры по достижению структурных изменений в транспортных секторах, когда есть необходимость перераспределить исторически сложившиеся грузопотоки на иные виды транспорта, например, более экологичные, или способствующие развитию отдельных территорий, всегда сопряжены с большими финансовыми инвестициями и с определёнными законодательными изменениями. Мировая практика показывает, что реализация таких программ непременно опирается на поддержку правительств заинтересованных стран.

В проведённом в 2021 году исследовании инструментов государственной политики по продвижению смены видов транспорта для грузовых перевозок на территории Европейского Союза все меры поддержки были разделены на 3 категории – административные, экономические и информационные. В таблице ниже приведены данные о том, какую долю каждый из инструментов государственной политики занимает в реализации программ развития транспортной отрасли¹⁰.

Категории и подкатегории инструментов государственной политики, в %

Административные	21%	Экономические	70%	Информационные	9%
Законодательные	12 %	Гранты	35 %	Исследования в области развития	6 %
Инфраструктурное планирование	5 %	Субсидии	19 %	Консультирование	2 %
Лимитирование	2 %	Плата/виньетки	8 %		
Договора	1 %	Финансирование инфраструктуры	4 %		
Проверки	1 %	Сборы	1 %		
		Налоги	1 %		
		Возврат налогов	1 %		

Инициативы ЕС по развитию интермодальных сообщений

В своё время, когда вопрос экологического ущерба от автомобильного транспорта в странах Европейского союза встал остро, Европейской Комиссией была разработана и успешно внедрена программа Marco Polo, которая должна была стимулировать развитие интермодальных сообщений и перенести нагрузку с автомобильного транспорта на железнодорожный, морской и речной¹¹. Это означало уменьшение количества грузовых автотранспортных средств на автодорогах и соответственно меньше заторов, снижение выбросов, а также повышение надёжности и эффективности транспорта в целом. В течение 2003-2006 гг. в рамках этой программы было освоено 75 млн. евро на стимулирование интермодальных решений на территории ЕС. Во время продолжения программы, так называемой Marco Polo II, за период 2007-2013 гг. было выделено 450 млн.

¹⁰ <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1577493/FULLTEXT01.pdf>

¹¹ <https://fddocuments.in/document/evaluation-of-the-marco-polo-programme-2003-2010-final-report.html>

евро, теперь уже не только на наземные проекты, но и на проекты «морских магистралей» и «уклонения от дорожного движения», причём страны, граничащие с ЕС, также имели право доступа к финансированию.¹²

В «Руководстве Сообщества по государственной помощи железнодорожным предприятиям», утверждённом в 2008 году¹³, были определены следующие основные направления по возрождению отрасли:

- постепенное создание условий, способствующих развитию конкуренции на рынках услуг железнодорожного транспорта;
- поощрение стандартизации и технической гармонизации европейских железнодорожных сетей с целью их полной интер-операбельности на европейском уровне;
- предоставление финансовой поддержки на уровне Сообщества через программу TEN-T и в рамках отраслевых фондов.

В Белой книге, принятой в марте 2011 года, известной как «Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», Евросоюз обозначил достаточно амбициозные цели - до 60% уменьшить количество выбросов CO₂ за счёт уменьшения в городах автомобилей на традиционных видах топлива до 2050 г., за этот же период - перераспределить до 50% грузовых перевозок на расстояния более 300 км с автомобильного на другие виды транспорта, а также увеличить долю грузоперевозок железнодорожным транспортом до 30% в срок до 2030 года¹⁴.

Для реализации вышеизложенных стратегических задач Еврокомиссия приняла разносторонние меры по развитию интермодальных перевозок, которые в целом могут быть сведены к следующему:

- взаимное внедрение информационных и коммуникационных технологий, например, электронный фрахт (e-Freight), интеллектуальные транспортные системы ITS и др.;
- обеспечение эксплуатационной совместимости (интероперабельности);
- упрощение административных процедур (совместный таможенный контроль, разработка единого транспортного документа, создание «единого окна»);
- стандартизация допустимых параметров различных транспортных средств путём соответствующих изменений в Регламентах ЕС;
- создание «зелёных коридоров», используя фидерные перевозки морем, по железной дороге, внутренним водным путям или автомагистралями, на которых впоследствии будут размещены центры по перевалке грузов с использованием экологических инноваций.

Среди общеевропейских инвестиционных мероприятий можно выделить программу «Horizon 2020», реализованную в период с 2014 по 2021 гг., в которую

¹² https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/mp_ii_report_superfinal2020_metadone_0.pdf

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:EN:PDF>

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

был включён проект государственно-частного партнёрства «Shift2Rail», что позволило повысить надёжность и пунктуальность железнодорожного транспорта ЕС на 50%. Общая сумма финансирования программы составила 450 млн. евро из бюджета ЕС и 470 млн. евро из государственного сектора отдельных стран-членов Сообщества.¹⁵ Фактически, благодаря реализации «Shift2Rail» была подготовлена база для последующей эффективной модернизации и объединения железных дорог ЕС.

В феврале 2021 года было решено продолжить программу «Horizon Europe» на 2021-2027 годы путём создания десяти новых европейских партнёрств и финансированием из европейского бюджета в 10 млрд. евро. Среди этих новых государственно-частных партнёрств уже предусмотрен проект «Europe's Rail», который пришел на смену проекту внедрения железнодорожных инноваций «Shift2Rail»¹⁶.

Широкое применение для вопросов развития мультимодального транспорта получила Директива Европейского Парламента 92/106/ЕЕС от 7-го декабря 1992 года об установлении общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок между государствами-членами¹⁷. Данная Директива призвана сократить автомобильные перевозки благодаря развитию комбинированных, путём привлечения железнодорожного, морского транспорта и перевозок внутренними водными путями, фактически являясь основным рабочим законодательным актом в этой сфере¹⁸.

Согласно положениям Директивы государства-члены ЕС принимают все необходимые меры по обеспечению того, чтобы налоги, применимые к автотранспорту (грузовики, тягачи, прицепы или полуприцепы) при использовании в комбинированных перевозках, были снижены или возмещены либо на установленную сумму, либо пропорционально поездкам, которые такие транспортные средства осуществляют по железной дороге, т.е. Директива предусматривает освобождение от налога на автоперевозки в части исключительно автомобильного отрезка или при доставке на последнем плече автотранспортом, задействованным в комбинированной перевозке, если эти суммы не входят в общую налогооблагаемую базу данной перевозки. Кроме того, согласно статье 8 «...начальный или конечный отрезок автомобильной

¹⁵ <https://shift2rail.org/about-shift2rail/>

¹⁶ <https://shift2rail.org/about-europes-rail/>

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31992L0106>

¹⁸ Согласно Директиве комбинированные перевозки означают перевозки грузов между странами-членами Сообщества, когда:

- грузовик, прицеп, полуприцеп с тягачом или без, съёмный/сменный кузов или контейнер длиной 20 футов и более, использует автодорогу как начальный или конечный отрезок своего пути, а на промежуточных отрезках используются услуги ж/д, внутреннего водного или морского транспорта, если эти промежутки превышают 100 км по прямой, но начало и конец всё равно приходится на автодорогу;
- между местом погрузки товаров и ближайшей подходящей для погрузки ж/д станцией для первого промежутка перевозки, и между ближайшей подходящей для разгрузки ж/д станцией и точкой выгрузки для последнего промежутка,
- или в пределах радиуса не более 150 км по прямой от внутреннего водного или морского порта погрузки, или выгрузки.”

перевозки, формирующие часть комбинированной перевозки, освобождаются от обязательных тарифных правил» – т.е. если в какой-либо из стран-членов ЕС существуют местные обязательные предписания по взиманию тарифов, то они не распространяются на автомобильные перевозки в составе комбинированных.

В ноябре 2017 года принятием Европейской Комиссией «Пакета мер в области мобильности»¹⁹, были внесены изменения в Директиву 92/106/ЕЕС с целью дальнейшего повышения конкурентоспособности комбинированных перевозок. В частности, значительно расширены допустимые меры поддержки комбинированных перевозок, которые жёстко урегулированы статьями Договора о функционировании ЕС (TFEU) в части предоставления государственной помощи и каких-либо преференций внутри отдельных стран.

Так, статья 4 была дополнена так называемым «освобождением от каботажа», что предоставило равный доступ всем перевозчикам, зарегистрированным в ЕС, к выполнению автомобильного участка комбинированной перевозки независимо от того, включает он пересечение границы другого государства ЕС или нет. Согласно действующему определению, комбинированные перевозки рассматриваются как международные операции.

Статья 6, которая включала условия экономической поддержки комбинированных перевозок, была расширена за счёт добавления следующих параграфов:

- обязательные меры поддержки для поощрения новых инвестиций в инфраструктуру и объекты для комбинированных перевозок;
- дополнительные меры поддержки, которые могут быть приняты в дополнение к существующим, чтобы снизить стоимость комбинированной перевозки и сделать её более конкурентной, и могут касаться любого этапа перевозки, грузовой единицы или перегрузочной операции;
- обязательное информирование Комиссии о принятых мерах и при необходимости их координация между государствами-членами и Комиссией;
- оценка принятых мер не реже одного раза в 4 года с целью обеспечения их действенности и эффективности;
- соответствие мер поддержки правилам государственной помощи.

Обновлённая Директива 92/106/ЕЕС предписывает государствам-членам координировать свои действия с соседними государствами-членами и Европейской Комиссией, а также обеспечить сбалансированное и достаточное географическое распределение инфраструктурных объектов (например, логистических или перевалочных центров) с таким расчётом, чтобы ни одно место в ЕС не находилось на расстоянии более 150 км от такого терминала.

Следует отметить, что какая-либо финансовая поддержка, оказываемая страной, подписавшей Договор о функционировании Европейского Союза²⁰, не

¹⁹ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc2/ECE-TRANS-SC.2-2018-07r.pdf>

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:en:PDF>

должна противоречить требованиям о свободной конкуренции, изложенным в статьях Договора. В отношении поддержки мультимодальных перевозок и, в частности, железнодорожных, имеются дополнительные особенности.

Так, в соответствии с процедурами ЕС любая государственная помощь стран-участниц должна соответствовать требованиям, зафиксированным в «Руководстве Сообщества о государственной помощи железнодорожным предприятиям»²¹, так называемое *Railway Guidelines*, и быть согласована с Европейской Комиссией. Для этих целей государство-заявитель должно заранее направить Комиссии уведомление о новой государственной помощи или о пролонгации уже действующей программы поддержки и предоставить расчет экономических и экологических выгод от внедряемых мер. Калькуляция производится на основе «Руководства по внешним издержкам транспорта»²², в котором представлена методология расчета скрытых издержек. Железнодорожный транспорт по сравнению с конкурирующими видами транспорта позволяет избежать/ или существенно уменьшить эти скрытые издержки. Согласно Руководству в странах ЕС к ним относятся следующие:

- издержки аварийности;
- издержки загрязнения воздуха;
- издержки изменения климата;
- издержки шума;
- издержки заторов на дорогах;
- издержки нарушения естественной природы и другие.

Применяя утвержденную методологию, каждая страна самостоятельно рассчитывает сумму приемлемых издержек (*eligible costs amount*) на тонно-километр для своей территории. Основные требования ЕС к предоставляемой государственной помощи касательно железнодорожного транспорта содержатся в пунктах 107б и 109 *Railway Guidelines* и сводятся к одновременному выполнению двух условий – помощь не должна превышать 30% общей стоимости железнодорожной перевозки и 50% приемлемых издержек. Поскольку показатель приемлемых издержек зависит от общего объема перевезённых грузов посредством того или иного вида транспорта, цен на топливо, на электроэнергию и прочего, то страны регулярно пересчитывают показатели приемлемых издержек. Для согласования с Евросоюзом размера и сроков программ государственной помощи, должен чётко просматриваться эффект от её внедрения, и предоставлены математические расчёты внешних издержек.

Примеры государственной поддержки интермодальных решений в странах ЕС

Германия. Имея самую развитую железнодорожную отрасль среди всех стран Евросоюза, Германия, тем не менее, высказала обеспокоенность по поводу

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:EN:PDF>

²² <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

отставания темпов роста немецких железнодорожных предприятий. На государственном уровне был принят ряд программных документов, касающихся поддержки отрасли.

Начиная с 2009 года, финансирование существующей железнодорожной сети осуществляется на основании Договора LuFV между Федеральной Республикой Германии (представленной Федеральным Министерством транспорта и цифровой инфраструктуры) и федеральными железнодорожными компаниями (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH), а также Deutsche Bahn AG Performance.²³ Мерами по поддержанию отрасли являются с одной стороны инвестиции, направляемые на замещение, но не входящие в план требований к железным дорогам, и, с другой стороны, инвестиции в ремонтные мероприятия. Благодаря соглашению LuFV федеральное правительство больше не финансирует отдельные индивидуальные меры и инвестиционные проекты, а передаёт средства железнодорожным инфраструктурным компаниям в их собственное распоряжение. Это повышает надёжность планирования компаний железнодорожной инфраструктуры, а взамен они обещают качество для всей ж/д сети.

Компании железнодорожной инфраструктуры обязуются производить замену инвестиций в железные дороги, как минимум, в согласованной сумме, вносить минимальный вклад в техническое обслуживание, вносить свой собственный вклад в техобслуживание и модернизацию существующей сети, а также поддерживать и модернизировать железные дороги на высоком уровне.

В разделах Договора LuFV содержатся индикаторы качества уровня состояния инфраструктуры, согласно которым определяются санкции. Также определены годовые цели по таким индикаторам и если цели не достигнуты, то федеральное правительство может вернуть все или часть своих вложений в инфраструктуру. Текущий уровень состояния железных дорог документируется в Отчёте о состоянии и развитии инфраструктуры, который ежегодно предоставляет Deutsche Bahn AG. На его основе Федеральное Управление железных дорог проверяет достигли ли компании согласованных целей.

11.04.2010 года был подписан первоначальный Договор LuFV I²⁴, а позднее, в 2015 - был согласован и утверждён Договор LuFV II²⁵. 1 января 2020 г. вступил в силу Договор LuFV III²⁶ сроком на десять лет (2020–2029 гг.). Федеральное правительство значительно увеличило свой вклад, в частности, в период с 2020 по 2029 год в общей сложности 63,4 миллиарда евро будут использованы на замещающие инвестиции (инфраструктурные вложения) в существующую ж/д сеть. Наибольшая доля (около 51,4 млрд. евро) поступает из федерального бюджета как прямые безвозмездные субсидии; средства также доступны из дивидендных выплат компаний железнодорожной инфраструктуры в рамках цикла финансирования, которые разрешены федеральным

²³ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html

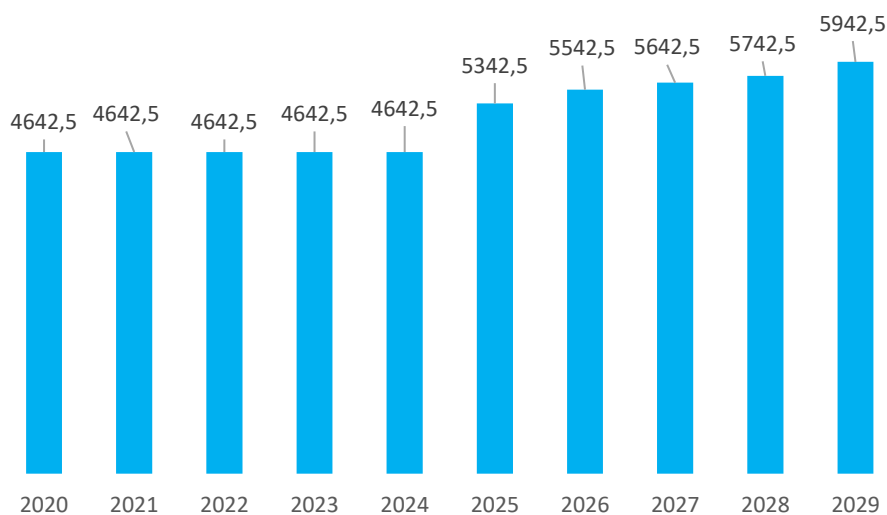
²⁴ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_inkl_erster_Nachtrag.html?nn=1525366

²⁵ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.html?nn=1525366

²⁶ https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf

правительством для инвестиций в существующие железнодорожные линии. Предусматривается, что не менее 1,375 миллиарда евро инвестиционных фондов будет выделено от компаний железнодорожной инфраструктуры.

В параграфе 2 Договора LuFV III прописаны точные суммы федеральных вложений по годам (млн. евро)



Компании железнодорожной инфраструктуры, в свою очередь, обязуются потратить в общей сложности не менее 22,78 млрд. евро на техническое обслуживание железных дорог в течение срока действия LuFV III. Всего в течение срока действия контракта на замещающие инвестиции и поддержание существующей железнодорожной сети должно быть инвестировано не менее 86,2 млрд. евро.

Десятилетний срок нового Договора LuFV III обеспечивает большую надежность планирования для Deutsche Bahn и соответствующей строительной отрасли. Таким образом, можно наращивать мощности производственных компаний железнодорожной отрасли с расчетом на будущее и заключать долгосрочные договоры с поставщиками. LuFV III уделяет особое внимание улучшениям для пользователей железнодорожных услуг, например, за счет лучшей доступности и дополнительной защиты пассажиров от непогоды на платформах. Кроме того, имеется больше денег, чтобы свести к минимуму влияние строительных работ на железнодорожное движение (строительство, удобное для клиентов). Новые преобразовательные подстанции обеспечивают подачу электроэнергии из возобновляемых источников энергии в сеть тягового тока.

Новыми в Договоре являются такие индикаторы качества как доступность сети, стоимость активов и возможность отслеживания. В Договоре LuFV III по-прежнему особое внимание уделено такому утверждённому показателю качества как «Категория состояния полностью и частично обновленных мостов», введенный в LuFV II. За десять лет срока действия Договора предстоит

полностью или частично обновить не менее 1200 железнодорожных мостов, а также улучшить их состояние. Кроме того, компания DB Netz AG должна провести капитальный ремонт как минимум 300 мостов и обновить еще 500 мостов.

Соглашение об обслуживании и финансировании LuFV III основано на полной прозрачности и контроле. Федеральное управление железных дорог следит за тем, как выполняется соглашение, и если будут обнаружены нарушения контракта, то будут наложены дополнительные штрафы в дополнение к уже упомянутым искам о возмещении в случае недостигнутых целей, таких, например, как нарушение принципа экономической эффективности, закрытие маршрутов без судебного разбирательства, закрытие железнодорожных мостов, за которые несет ответственность Deutsche Bahn, в случае серьезных нарушений конкурсной процедуры для контрактов или если целевые замещающие инвестиции по отложенному спросу не были выполнены в соответствии с договором.

Федеральное управление железных дорог содействует деятельности аудитора инфраструктуры, назначаемого федеральным правительством. Аудитор ежегодно проверяет, были ли замещающие инвестиции отражены в счетах как предписано в Договоре LuFV, и на этой основе подтверждает сумму «минимальных замещающих инвестиций, подлежащих проверке». Федеральный аудитор также контролирует предоставление и использование минимального взноса на техническое обслуживание и собственный взнос железнодорожной инфраструктурной компании на замещающие инвестиции в существующую сеть.

Договором LuFV III предусмотрено, чтобы в течение его срока действия стороны изучали возможность в будущем использовать другие или дополнительные параметры качества. Кроме того, ведется работа над научно-обоснованной достоверной причинно-следственной связью между доступными ресурсами и качеством ж/д сети, которое может быть достигнуто с помощью имеющихся ресурсов. Федеральное управление железных дорог участвует в дальнейшей методологической разработке Договора.

С июля 2018 года федеральное правительство Германии запустило отдельный проект субсидирования перевозок грузов железнодорожным транспортом «TraFöG», выделив 175 млн. евро первоначально и по 350 млн. евро на каждый последующий год до конца 2023 года²⁷. Данный проект был инициирован Министерством транспорта и цифровой инфраструктуры ФРГ с целью повышения привлекательности железнодорожных перевозок для грузоотправителей и документально закреплён в соответствующем Постановлении о бюджете от 06.07.2018 г. Правовая основа и механизм финансирования обеспечивается Руководством «Политика продвижения железнодорожных перевозок за счёт пропорционального финансирования

²⁷ <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/trafoeg-3269726>

утверждённых сборов за проезд поезда», опубликованным министерством 10.12.2018 г.²⁸

Компания «Deutsche Bahn Netz AG» как оператор федеральных железных дорог уполномочена выступать посредником перед железнодорожными компаниями, желающими получить субсидии, через процесс заказа проезда и расчёта платы за проезд поезда. В соответствии с Руководством федеральное правительство предоставляет субсидию, пропорциональную чистой сумме платы за пользование железнодорожными путями, взимаемой операторами инфраструктуры, находящимися в федеральной собственности, на основе утверждённых тарифных списков. Фактические эксплуатационные услуги в поезде-километрах рассчитываются согласно счетам, выставленным DB Netz AG, в соответствии с условиями использования железнодорожной сети. Данное Руководство согласовано с Европейской Комиссией и не противоречит Руководству Сообщества о государственной помощи железнодорожным предприятиям 2008/C184/07. Отмечено, что прав на присуждение гранта нет, и что орган по утверждению принимает решение о субсидировании по своему усмотрению в рамках имеющихся бюджетных средств. Финансирование предусмотрено для эксплуатационных услуг в период с 1 июля 2018 г. по 30 июня 2023 г.

Сборы за проезд утверждаются федеральным представителем BNetzA, компания DB Netz AG в Руководстве обозначена как первый получатель финансирования, а другие железнодорожные компании как конечные получатели и процедура финансирования определена нижеизложенным порядком.

Подпункт 4 пункта 2 Руководства предусматривает, что финансирование осуществляется по упрощённой процедуре непосредственно компанией DB Netz AG от имени и в пользу/за счёт конечного получателя. Сумма субсидии для сегментов железнодорожной перевозки рассчитывается конкретно для сегмента каждого периода рабочего расписания в соответствии со следующей процедурой:

1. После того, как BNetzA утвердит плату за проезд поезда на соответствующий период рабочего расписания, DB Netz AG рассчитывает сумму субсидии для каждого сегмента рынка (сумма субсидии для конкретного сегмента рынка).
2. Исходными данными для расчета являются утвержденные тарифы на проезд поездов, прогнозные показатели операционной деятельности по сегментам и средства, заложенные в федеральном бюджете на финансирование. Прогноз операционной эффективности для конкретного сегмента берется из текущего состояния планирования DB Netz AG на момент последнего утверждения платы за проезд.
3. Процент федерального финансирования рассчитывается единообразно для всех сегментов рынка. Он определяется как отношение федеральных средств, выделенных в федеральном бюджете, к сумме утвержденных сборов за проезд по отдельным

²⁸ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/bundesanzeiger-bekanntmachung-af-TP.pdf?__blob=publicationFile

сегментам и соответствующих прогнозных показателей деятельности по отдельным сегментам (подпункт 5, пункт 2).

4. *Затем сумма субсидии для конкретного сегмента рынка в евро на километр пути поезда рассчитывается следующим образом из процентной доли федеральной субсидии и платы за путь поезда для конкретного сегмента:*

Сумма субсидии для конкретного сегмента рынка = плата за утвержденный маршрут поезда для конкретного сегмента x (умножить) процент федерального финансирования.

Если субсидия предоставляется только на часть периода рабочего расписания, в качестве основы для расчета суммы субсидии используется только прогноз производительности по конкретному сегменту в пределах периода рабочего графика.

DB Netz AG объявляет объемы финансирования для конкретного сегмента рынка на предстоящий рабочий период сразу после получения уведомления о гранте от утверждающего органа, но не позднее, чем за 2 недели до начала периода приема заявок на поезд. Сумма субсидии для конкретного сегмента рынка служит для уменьшения чистой суммы счета-фактуры, подлежащей оплате конечным получателем, в то время как общая сумма счета-фактуры остается неизменной.

Если в течение бюджетного года операционная эффективность выше, чем прогноз для конкретного сегмента, то полная сумма субсидии будет выплачена в пользу конечного получателя только за те месяцы, в которых федеральные бюджетные средства, имеющиеся на соответствующий бюджетный год, обеспечивают полное покрытие субсидии. При недостаточности покрытия из федерального бюджета на месяц текущего бюджетного года соответственно уменьшается объем финансирования по всем сегментам. При необходимости, первый получатель пересчитывает суммы финансирования, исходя из оставшихся бюджетных средств. Уменьшенные суммы финансирования немедленно публикуются первым получателем.

Руководство предусматривает, чтобы 15-го числа каждого месяца первоначальный получатель сообщал утверждающему органу о пройденных километрах пути поезда для соответствующего конечного получателя по сегменту типа железнодорожной перевозки и состоянии использования федеральных средств в предыдущем месяце, а также нарастающим итогом за календарный год. На официальном сайте компании DB Netz AG регулярно публикуются ставки субсидирования²⁹.

С 13 декабря 2020 г., в начале календарного периода 2020/2021 г., грузовые железнодорожные перевозки субсидировались в размере 47,5%. Ставка субсидии учитывала плату за проезд поезда на период расписания 2020/2021 г., которое было утверждено BNetzA 21 сентября 2020 г., а также прогноз операционной эффективности, скорректированный в связи с пандемией COVID-19. Чтобы справиться с последствиями пандемии, федеральное правительство

²⁹ <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/trafoeg-3269726>

увеличило финансирование на 217 миллионов евро в дополнительном бюджете от 23 апреля 2021 года на период с 1 июня 2021 года, так что DB Netz AG подала заявку в мае увеличить ставку финансирования. 27 мая 2021 г. Федеральное управление железных дорог одобрило заявку и утвердило ставку финансирования в размере 97,8%. Постоянное положительное развитие операционных показателей и сильное увеличение спроса на маршруты экспресс-поездов привели к более широкому использованию субсидий. Чтобы предотвратить ежедневную приостановку субсидии в течение реализации программы TraFöG, DB Netz AG подала заявку на снижение ставки субсидии до 87,6% с 1 октября 2021 года. Заявка была одобрена Федеральным управлением железных дорог.

На календарный период 2021/2022 гг. была утверждена ставка субсидии в размере 86,6% на период с 12.12.2021 г. по 31.12.2021 г. и ставка субсидии в размере 44,9% на период с 01.01.2022 г. по 10.12.2022 г.

Правительство Германии, реализовывая государственную стратегию по доведению до 30% доли железнодорожного транспорта в общем объёме грузовых перевозок, неоднократно подчёркивало, что эта задача должна быть выполнена в рамках комплексного перехода всей транспортной системы на более экологические, в том числе комбинированные перевозки, поскольку они позволяют в значительной мере перераспределить грузопотоки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренние водные пути. Так, в специальных анкетах, регулярно предоставляемых Рабочей группе ЕЭК ООН по вопросам комбинированного транспорта³⁰, правительство Германии подчёркивает, что с помощью мер государственной политики и финансовых инструментов поощряет добросовестную конкуренцию в секторе комбинированных перевозок и осуществляет финансирование терминалов комбинированных перевозок компании «Deutsche Bahn AG», а также других частных компаний (например, портов, частных железнодорожных компаний), предоставляет субсидии на строительство новых интермодальных терминалов с высокой пропускной способностью и модернизацию существующих.

Субсидии предоставляются либо на основании Федерального закона о модернизации железнодорожной инфраструктуры, если такими сооружениями являются терминалы, управляемые компанией «Deutsche Bahn Netz AG», либо, с 1998 года, на основе «Руководства по финансированию терминалов комбинированных перевозок, эксплуатируемых частными предприятиями». К числу мер государственной поддержки комбинированных перевозок, связанных с налоговыми льготами, относятся:

- освобождение от налога на АТС, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах комбинированных перевозок;
- возврат налога на автотранспортные средства, если имеет место подтверждённая контрейлерная перевозка.

³⁰ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp24/ECE-TRANS-WP.24-2020-2r.pdf>

В части нормативного регулирования, Германия даёт автоперевозчикам, участвующим в комбинированной перевозке, освобождение от запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на движение в праздничные дни. В случае трансграничных комбинированных перевозок, осуществляемых на автотранспортных средствах, зарегистрированных в ЕС или ЕЭС, начальные и конечные этапы автомобильной перевозки либерализованы, а максимально допустимый общий вес транспортного средства увеличен до 44 тонн. При применении технологии «катящееся шоссе» время, проведённое водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха.

С целью эффективного и безопасного функционирования всей железнодорожной сети ЕС, Германия активно внедряет на ж/д линиях, проходящих по её территории, Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД).

Учитывая имеющуюся разветвлённую речную сеть, правительство ФРГ уделяет большое внимание развитию перевозок внутренними водными путями, направляя государственные инвестиции в модернизацию фарватеров (напр., на реке Майн, Среднегерманском канале, реке Везер в среднем течении и др.), строительство и модернизацию шлюзов (на реке Везер, на Кильском канале и реке Мозель, продление шлюзов на реке Неккар), а также на строительство нового судоподъёмника на канале Одер-Хафель и модернизацию существующего судоподъёмника в Люнебурге. С 1 января 2019 года были отменены транзитные сборы во внутреннем судоходстве, за исключением транзита по реке Мозель и Кильскому каналу³¹.

Национальный Генеральный план развития внутреннего водного транспорта, разработанный в сотрудничестве с торговыми ассоциациями, промышленностью и другими заинтересованными сторонами в Германии, ориентирован, помимо прочего, на:

- цифровизацию – проект «Внутренний водный транспорт 4.0» предусматривает соединение портов, цифровизацию шлюзов и судов, автоматизацию терминалов;
- стимулирование мультимодальной транспортной цепочки, а именно доведение доли грузов, перевозимых на внутреннем водном транспорте до 12%.

С целью привлечения к программам развития комбинированных перевозок не только федеральных предприятий, таких как Deutsche Bahn и его подразделения, но и негосударственных, частных инвесторов, а также научных центров и лабораторий, на официальном сайте Министерства транспорта и цифровой инфраструктуры ФРГ размещены референтные ссылки на заполнение и подачу он-лайн заявок на финансирование проектов создания объектов

³¹ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp24/ECE-TRANS-WP.24-2020-2r.pdf>

комбинированных перевозок или расширения перевалочных мощностей, используемых при комбинированных перевозках³². При этом указывается, что финансирование возможно в объёме до 80% правомочных инвестиционных затрат в виде невозвратных субсидий. Заинтересованные инвесторы представляют свои заявки касательно проектов автомобильно-железнодорожных или чисто железнодорожных систем в Федеральное управление железных дорог, а касательно проектов водно-автомобильных или чисто водных систем – в Генеральный департамент водных путей и судоходства. На сайте сообщается, что результаты рассмотрения заявок будут сообщены заявителям в максимально короткие сроки, но не позднее, чем через 3 месяца после получения соответствующей заявки.

Австрия. Пример поддержки развития комбинированных перевозок в Австрии рассматривался Европейской Комиссией в определённое время в качестве модели для использования в других стран Сообщества.

Учитывая особенности своего географического и топографического расположения в Европе (значительные участки горной местности, отсутствие выхода к морю, удобное расположение для транзита, развитие рекреационных зон и общая государственная политика по охране окружающей среды), Австрия развернула в 1999 году широкомасштабную национальную «Программу содействия комбинированным перевозкам грузов автомобильным/железнодорожным/морским транспортом». Первый этап программы прошел с 1999 по 2002 год, затем она была успешно продлена с 2003 по 2008 годы, а также имела своё продолжение в «Программе поддержки перевалочных мощностей для интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозок» на период 2006 - 2012 гг.

Правительство заявило о поддержке инвестиций в сооружения (напр., терминалы), системы и оборудование (напр., погрузочно-разгрузочное оборудование, контейнеры, съёмные кузова, специально оборудованные автомобили и боксы), а также в обучение, технико-экономические обоснования (ТЭО) в связи с мерами реализации, необходимыми для транспортировки или обработки грузов при комбинированных перевозках. Были поставлены цели улучшить взаимодействие между различными видами транспорта, оптимизировать транспортные потоки, тем самым снизив нагрузку большегрузного транспорта на дорожную сеть, уменьшить ущерб окружающей среде и повысить безопасность дорожного движения.

Размер финансовой поддержки был основан на ожидаемом сокращении дорожного движения и достигал максимум 30% для подотчётных инвестиционных затрат для физических инвестиций и максимум 50% для подотчётных инвестиционных затрат на ТЭО и обучающие мероприятия. В период с 1999 по 2002 гг. выделялось порядка 2,9 млн. евро в год.

³² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/umschlaganlagen-foerderrichtlinie>

Правовым обоснованием для вышеупомянутой программы стало признание в Австрии, по согласованию с Еврокомиссией, комбинированного транспорта и связанных с ним объектов такими, которые социально значимы и представляют всеобщий экономический интерес. Соответственно, такие инвестиции в транспорт были определены как «общественные услуги» и не попадали под фискальные меры правил ЕС о государственной помощи.

Программой предусматривалось финансовое вознаграждение за использование комбинированного транспорта (речь идёт о системе «катящегося шоссе»/ Rolling Road³³) при перевозках на территории Австрии и транзитом.

Мерами фискальной поддержки были льготы по транспортному налогу и освобождение участников комбинированных перевозок от уплаты пошлин. Все транспортные средства общим весом свыше 3,5 тонн освобождались от ежемесячного транспортного налога, если они весь календарный месяц использовались исключительно для первоначальной или конечной автоперевозки контейнеров общей длиной не менее 20 футов, или съёмных кузовов, или же полуприцепов, перевозимых по железной дороге. Это возмещение могло составлять до 100% годового транспортного налога³⁴.

Для сопровождаемых «катящихся шоссе» и несопровождаемых комбинированных перевозок сбор за использование дорог для начальных и конечных автомобильных перевозок до/от ближайшего терминала в Австрии возмещался и составлял 8 евро за АТС длиной не менее 12 м или за 40-футовый контейнер. Если же это был полуприцеп или съёмный кузов менее 12 м или контейнер до 40 футов, то возмещению подлежало 4 евро.

Что касается регуляторных мер поддержки, то они также были значительными. Так, были либерализованы начальные и конечные этапы комбинированной перевозки, а также коридоры «катящихся шоссе», т.е. на перевозку грузов в таких случаях не требовалось двустороннее или транзитное разрешение Австрии. Также была возможность получить дополнительную квоту разрешений за использование «катящегося шоссе».

Для автоперевозок в составе комбинированных, и не превышающих расстояние 65 км до/от утверждённых перегрузочных терминалов по территории страны, не применялись ограничения движения в выходные дни (по субботам с 15:00 до 00:00, по воскресеньям с 00:00 до 22:00) и на период летних каникул (с 1 июля по 31 августа по субботам с 08:00 до 15:00).

По правилам для автомобилей общей массой более 7,5 тонн, которые не соответствовали нормам по шуму, было запрещено вождение ночью с 22:00 до 5:00 утра. Поездки, которые осуществлялись в рамках комбинированных

³³ «Катящееся шоссе» - это транспортировка автомобиля с прицепом или полуприцепом на железнодорожной платформе с пониженным полом. При этом, если вместе с грузом в специальном пассажирском вагоне следует водитель, тогда это будет транспортировка с сопровождением. Если груз перевозится без водителя - это транспортировка без сопровождения.

³⁴ <https://unece.org/DAM/trans/wp24/wp24-official-docs/documents/ECE-TRANS-WP24-2007-05r.pdf>

перевозок от и до железнодорожного пути в чётко определённых и прописанных дорожных коридорах, были освобождены от этого запрета в обоих направлениях.

Программа поддержки интермодального транспорта также предусматривала более высокие пределы общих масс для грузовых автомобилей, задействованных на начальном и конечном плече комбинированной перевозки – 41 тонна для полуприцепов, которые могут перемещаться краном, 44 тонны для остальных полуприцепов и без ограничений для контейнеров и съёмных кузовов – вместо 40 тонн общей массы, установленной ранее для любых автотранспортных средств (АТС)³⁵.

Кроме того, в австрийском трудовом законодательстве было закреплено, что время, проведённое водителем в сопровождаемом «катящемся шоссе», считается периодом отдыха. Это облегчало соблюдение режима труда и отдыха водителей, задействованных в международных перевозках.

Несмотря на то, что реализация описанных выше программ, начиная с 1999 года, позволила правительству Австрии достичь поставленных целей, в стране продолжают приниматься меры дальнейшей поддержки мультимодальных решений на транспорте. Австрия оказывает финансовую поддержку (по линии государственного финансирования) на закупку транспортного оборудования, внедрение инновационных и новых технологий, а также подготовку технико-экономических обоснований. В «инновационной программе по комбинированным грузовым перевозкам», рассчитанной на период с 2015 по 2020 год, были предусмотрены существенные финансовые меры на поддержку инвестиций в установки, системы и мобильное оборудование, необходимые для транспортировки или обработки грузов в рамках комбинированных перевозок. С 1 января 2018 года действует «программа поддержки развития стыковочных железнодорожных линий и перевалочных терминалов», которую планируется завершить к концу 2022 года³⁶.

Польша. Развитие комбинированных перевозок является одним из основных приоритетов транспортной политики Польши. После вступления Польской Республики в ЕС регулирование комбинированных перевозок осуществлялось согласно общим правилам, изложенным в Директиве 92/106/ЕЕС. Изменения же обновлённой в 2017 году Директивы дали возможность использовать для финансирования инфраструктуры интермодальных перевозок государственно-частное партнерство (ГЧП).

Была разработана Стратегия развития транспорта, предусматривающая приоритеты развития интермодальности в грузовых перевозках и создания благоприятных условий для развития сети соответствующих терминалов³⁷. Согласно Генеральному плану развития железнодорожного транспорта в

³⁵ <https://unece.org/DAM/trans/wp24/wp24-official-docs/documents/ECE-TRANS-WP24-2007-05r.pdf>

³⁶ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp24/ECE-TRANS-WP.24-2020-2r.pdf>

³⁷ <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20190001054/O/M20191054.pdf>

Польше на период до 2030 года включительно, в эту отрасль предусматривается инвестировать 23 млрд. евро³⁸. Эти деньги будут поступать как из государственного бюджета, так и из Фонда Соединения Европы, и направляться на развитие базовой железнодорожной сети, расширение парка мультимодальных платформ, реализацию проектов по сокращению шума от грузового железнодорожного транспорта посредством модернизации подвижного состава, повышению экологичности грузовых перевозок и обеспечению железнодорожного сообщения с портами и аэропортами.

Одним их наиболее узких мест на пути следования грузов из Китая в Европу является пограничный переход Тересполь - Малашевичи, расположенный на польско-белорусской границе. В начале октября 2021 года было получено необходимое разрешение на строительство на территории Люблинского воеводства (Польская Республика) и дан старт реализации масштабного инфраструктурного проекта по строительству логистического парка «Малашевичи»³⁹.

Основными подрядчиками выступают – РКР «Польские железные дороги» и компания «Cargotor» (из группы РКР Cargo). Общая предварительная оценка финансирования составляет порядка 700 млн. евро. Парк будет построен на базе существующего сухого порта, а его мощность увеличится в четыре раза. Предусматривается увеличение пропускной способности до обработки 55 пар поездов в день по завершению проекта к концу 2026 года, тогда как по состоянию на 2021 год ежедневно обрабатывается 15 пар поездов. Строительство нового контейнерного терминала позволит принимать поезда, прибывающие по восточной колее 1520 длиной в 1050 метров вместо 750 метров в данный момент. Благодаря такой модернизации скорость поездов увеличится с 20 км/ч до 40 км/ч. Кроме того, нагрузка на ось будет увеличена с 22,5 до 25 тонн⁴⁰.

С целью создания условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта в Польше с 2011 года взимается плата за проезд автотранспортных средств, чтобы увеличить издержки автомобильной отрасли и способствовать переключению грузовых отправок на более экологичные виды транспорта – железнодорожный, морской, речной и комбинированные перевозки. Система электронного сбора платы за проезд «ВиаТолл» установлена на автомагистралях, скоростных шоссе и национальных дорогах первого класса и удерживается со всех транспортных средств общей массой свыше 3,5 тонн. Размер такой платы зависит от расстояния, класса дороги, общей массы АТС и класса выбросов «Евро». Кроме того, введены акцизы на топливо, призванные повысить стоимость автомобильных перевозок.

Из мер поддержки мультимодального транспорта, касающихся нормативного регулирования, в Польше действует освобождение для транспортных средств, используемых в комбинированных перевозках, от

³⁸ <http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/master-plan-dla-transportu-kolejowego.pdf>

³⁹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/powstanie-park-logistyczny-w-malaszewiczach>

⁴⁰ <https://www.utlc.com/smi/v-malashевичe-budet-postroen-krupnevshiy-v-evrope-logisticheskiy-park/>

запрета перевозки в воскресные дни и национальные праздники, а также в течение праздничных периодов. Закон о налогах и местных сборах предусматривает освобождение в ряде случаев от уплаты налогов для операторов комбинированных перевозок, а максимально допустимый вес автотранспортных средств, используемых в комбинированных перевозках, составляет 44 тонны.

Польша осуществляет Национальный план внедрения Европейской системы управления железнодорожным движением, а также активно внедряет на внутреннем водном транспорте речные информационные службы (РИС).

Великобритания. Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии оказывает поддержку развития мультимодальных перевозок по двум направлениям:

- за переход с автомобильного на другой вид транспорта (Modal Shift Revenue Support – MSRS), а именно на железнодорожный и внутренний водный транспорт;
- поддержку прибрежных и фидерных перевозок (Waterborne Freight Grant – WFG).

Схема субсидирования MSRS, в свою очередь, разделяется на:

- поддержку интермодальных контейнерных перевозок по железной дороге (MSRS – Intermodal);
- поддержку перевозки насыпных грузов и перевозок по внутренним водным путям.

В данном обзоре будет детально рассмотрена только схема субсидирования интермодальных ж/д перевозок.

Государственная поддержка в Великобритании осуществляется путём предоставления прямых грантов. Администрирование исполняют Департамент Транспорта Великобритании, Шотландское Правительство или Правительство Уэльса в зависимости от того, по чьей территории проходит наибольший участок поддерживаемого маршрута.

Программа поддержки стартовала в апреле 2010 года и будучи пролонгированной несколько раз, остаётся в силе до 31 марта 2025 года. Общий бюджет программ WFG и MSRS на период с конца 2019 года до марта 2025 года составляет 110 млн. фунтов стерлингов, оценённый по 22 млн. на каждый год⁴¹.

Цель и назначение программы определены как «стимулирование и поддержка смены вида транспорта при перевозке грузов, что приведет к наступлению положительных социальных последствий и положительных последствий для окружающей среды в результате уменьшения количества грузовых автомобилей на дорогах Великобритании»⁴².

⁴¹ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/201949/282071_2115256_126_2.pdf

⁴² <https://www.gov.uk/government/publications/department-for-transport-delivers-more-grant-funding-to-transport-freight-by-rail>

На официальном правительственном сайте Великобритании размещена полная информация о схеме получения прямых грантов, а также имеются реферальные ссылки для заявителей по разным суб-программам финансирования.

Первоначально все заявки оцениваются с точки зрения финансовой необходимости в гранте, т.е. разница в стоимости между перевозкой автомобильным транспортом и альтернативой железнодорожным транспортом, а также экологические преимущества. При этом финансовая необходимость рассчитывается как разница между общей стоимостью железнодорожной перевозки и общей стоимостью автомобильной перевозки. Экологический эффект калькулируется через расчёт внешних издержек для автомобильного и для железнодорожного транспорта. Субсидия предоставляется на одну интермодальную единицу – в основном, это контейнер.

Программа MSRS (Intermodal) рассчитана на операционную поддержку компаний, непосредственно владеющих соответствующими транспортными средствами и осуществляющих перевозку грузов по железнодорожной дороге, то есть выступающих одной из сторон в договоре перевозки.

Таким образом, грант предоставляется в том случае, если оговариваемый маршрут является более дорогим для пользователя услугами железнодорожного транспорта, чем если бы он осуществлялся автомобильным транспортом и, соответственно, финансовая поддержка государства должна отразиться на конечной стоимости услуги и сделать её конкурентоспособной по сравнению с услугой, оказываемой автомобильным транспортом.

Субсидирование контейнерных перевозок в Китайской Народной Республике

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» была провозглашена в 2013 году Си Цзиньпином во время его визитов в Казахстан и Индонезию. Суть инициативы состоит в расширении коммерческих и физических взаимосвязей в торговых коридорах Евразии, что впоследствии нашло своё отражение во многих политических документах КНР, фактически став главным фокусом внешней политики и одной из основных задач «13-й пятилетки», начавшейся в 2016 году⁴³.

Объявленные долгосрочные цели проекта «Один пояс, один путь» заключаются в укреплении политических, инфраструктурных, торговых и межличностных связей стран, участвующих в инициативе. Помимо масштабных инвестиций в строительство новых дорог, железнодорожных путей, портов и трубопроводов как для сухопутного «Экономического пояса», так и для «Морского шелкового пути», инициатива включает субсидии на поставку

43

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81_%D0%B8_%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C

товаров из Китая на иностранные рынки с размером запланированных инвестиций в 1 трлн. долларов США к 2027 году⁴⁴.

В 2016 году Государственный комитет по развитию и реформам КНР принял пятилетний план развития грузового сообщения между Китаем и Европой, который предусматривал субсидирование контейнерных перевозок по этому направлению. Его реализацией занялись китайские железные дороги (China Railway Corporation) и семь крупных платформенных компаний из Чунцина, Чэнду, Чжэнчжоу, Уханя, Сучжоу, Иу и Сианя. В 2016 г. объем субсидий со стороны китайских властей оценивался в 88 млн. долларов США⁴⁵. Провинции и муниципалитеты получили возможность самим определять размер дотаций. Компаниям предлагались прямые дотации за каждый отправленный по железной дороге контейнер, а также не прямые субсидии, предназначенные местным железнодорожным хозяйствам для целей достижения ими определённого результата по снижению себестоимости.

Размер субсидии составлял для одного 40-футового контейнера 0,3 – 0,4% от стоимости перевозимого груза – в среднем 2,5 USD, что при существующем сквозном тарифе за провоз контейнера составило порядка 5500 USD за 40-футовый контейнер⁴⁶. Государственная поддержка позволила повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок с точки зрения стоимости транспортировки. В результате принятых мер установленный правительством КНР план по отправке 5 000 поездов в год был выполнен на два года раньше срока – в 2018 году вместо 2020 года⁴⁷. Также успешно была достигнута цель по увеличению контейнерного грузопотока из Европы, который до этого существенно уступал по интенсивности потоку из Китая.

После этого Правительство КНР постепенно начало сокращать субсидирование контейнерных перевозок. Если в 2018 году государство помогало покрыть до 50% расходов на контейнерные перевозки, то в 2019 году – не более 40%, а в 2020 году – не более 30%.

Следует отметить, что изначально субсидии предоставлялись и на грузённые, и на порожние контейнера. Китайские грузоотправители настолько увлеклись процессом ускоренного формирования контейнерных поездов, что к 2019 году большая часть контейнеров, возвращавшихся обратно из Европы, были порожними. Китайское Правительство незамедлительно внесло необходимые законодательные правки о том, что только грузённые на кругорейс контейнера подлежат субсидированию.

⁴⁴ <https://rtsb.group/ru/belt-and-road-initiative/>

⁴⁵ <https://ma-research.ru/stati/item/213-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-kitaya-novye-marshruty-i-servisy-na-kitajskom-napraavlennii.html>

⁴⁶ <https://ma-research.ru/stati/item/213-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-kitaya-novye-marshruty-i-servisy-na-kitajskom-napraavlennii.html>

⁴⁷ <https://gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1581463>

Китай планирует продолжать программу субсидирования железнодорожных перевозок в Европу до 2023 года, т.е. 2022 год станет последним, когда субсидии будут предоставляться централизованно⁴⁸. Если раньше, на пике, субсидия на перевозку 40-футового контейнера составляла от 3 000 до 5 000 долларов США, то в настоящее время это порядка 1000. Изначально предполагалось, что субсидии централизованно отменят в 2022 году, но их продлили на год из-за пандемии COVID-19. «Тем не менее, местные власти могут по-прежнему стимулировать железнодорожные перевозки на более низком уровне либо же другими финансовыми инструментами, такими как снижение налогов или беспроцентные кредиты», - сообщил CEO компании «New Silk Road Intermodal».⁴⁹ Другие участники отрасли, видеообращение которых было показано на европейском саммите Шелкового пути 7-8 декабря 2021 года в Амстердаме, отмечали, что внутренние города КНР действительно нуждаются в субсидиях, потому что у них ограниченный доступ к промышленным рынкам. Для них актуальными останутся и другие формы финансовой поддержки.

И всё же общее мнение представителей ведущих китайских компаний, занимающихся отправкой контейнеров по железной дороге, как и экспедиторов, было сведено к формулировке «качество, а не количество» ('quality not quantity') и состояло в том, что государственная поддержка больше не нужна, поскольку объёмы возросли, а ставки держатся на конкурентном уровне. Практически все компании, работающие в данном регионе, отметили, что за 10 лет своего существования у инициативы 'New Silk Road' появилась постоянная группа клиентов. Железнодорожные маршруты из Китая в Европу зарекомендовали себя как удобные и надёжные для отправителей. Даже после отмены субсидирования они будут интересны, прежде всего, отправителям товаров, чувствительных к срокам доставки, а также с высокой добавленной стоимостью, например, автомобили и электроника. Кроме того, многие производственные площадки Китая уже настроили свой производственный цикл под транспортирование по железной дороге, перенастройка займёт много времени, а значит, для них предпочтительными останутся железнодорожные отправки.

Обсуждению вопроса субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в Европу и возможным последствиям отмены такой финансовой поддержки было уделено много внимания и на саммите Rail Freight Poland, проходившем 1-2 сентября 2021 года в польском городе Лодзь⁵⁰. Участники дискуссии, представлявшие компании «ТрансКонтейнер», «DB Cargo Eurasia», RTSB-RUS и другие также отмечали, что положительно рассматривают сценарий развития событий при отмене Китаем субсидирования. В частности, Дмитрий Хасенкампф (директор по продажам

⁴⁸ <https://seanews.ru/2021/12/21/ru-kitaj-otmenit-subsidirovanie-zheleznodorozhnyh-perevozk-v-2023-godu/>

⁴⁹ <https://index1520.com/en/news/kitay-prodolzhit-subsidirovat-perevozki-na-novom-shelkovom-puti-v-sleduyushchem-godu/>

⁵⁰ <https://events.railfreight.com/railfreight-summit-2021/programme/>

DB Cargo Eurasia) отметил, что «железная дорога будет интересна для перевозки определённых товаров, в частности дорогостоящих. «Я предпочитаю второй сценарий (отмена субсидий), потому что в конечном итоге нам ещё предстоит занять стабильную позицию на рынке и стать тем, кем мы хотим быть»⁵¹.

Другие участники дискуссии со своей стороны подчеркнули, что даже при снижении ставок морского фрахта железнодорожные контейнерные перевозки сохраняют свою востребованность, поскольку этот сервис обеспечивает клиентам большую сохранность груза и прогнозируем по срокам доставки.

Таким образом, субсидии, предоставляемые правительством Китая, стали ключевым фактором роста железнодорожных грузоперевозок в евразийском регионе. Если сравнивать с 2016 годом, когда объёмы составляли 142 000 ДФЭ, то к 2021 году они выросли в 10 раз. Количество контейнеров, перевезённых по железной дороге за первые 11 месяцев 2021 года, составило 1,33 млн. ДФЭ и этот показатель, согласно данным Национальной комиссии по развитию и реформам Китая, на 30% превышает аналогичный показатель 2020 года⁵².

Благодаря интенсификации контейнерного железнодорожного сообщения в регионе многие операторы продолжают развивать сеть транзитных маршрутов. Так, компания RTSB-RUS (дочернее предприятие немецкой логистической компании RTSB GmbH) в соответствии со своей стратегией развивает мультимодальные перевозки через порт Калининград. Маршрут проходит через российско-польский погранпереход Мамоново – Гроново, а из порта Калининград далее морским сообщением в Англию, Швецию, Данию. По состоянию на конец 2020 года компания оперировала отправкой 4 016 железнодорожных поездов на маршрутах Шелкового Пути, из которых 2 647 контейнерных поездов западного направления из Китая и 1 369 поездов восточного направления. На старте своей деятельности компания отправляла всего 46 блок-поездов в 2015 году⁵³.

Компания «ТрансКонтейнер» также планирует расширять географию сервисов. В компании заявляют о растущем спросе на перевозку товаров народного потребления из Китая в Европу транзитом через «северный» коридор и, в связи с этим, прорабатывают новые маршруты. Оператор организовал отправку грузов по наземным маршрутам из Китая в Австрию и Италию, а также из Китая в Париж. Директор по развитию бизнеса в странах Азиатско-Тихоокеанского региона ПАО «ТрансКонтейнер» Владимир Хлутков на саммите Rail Freight Poland отметил, что привлечению дополнительного транзитного грузопотока будут способствовать упрощение таможенных процедур, а именно - полная отмена досмотра транзитных контейнеров, а также разработка прозрачного и понятного для всех участников рынка процесса

⁵¹ <https://gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1581463>

⁵² <https://theloadstar.com/itll-be-quality-not-quantity-on-china-europe-rail-services-as-subsidies-fade/>

⁵³ <https://rtsb.group/ru/belt-and-road-initiative/>

согласования планов транзитных перевозок и развитие инфраструктуры на подходах к портам и погранпереходам.

Морской оператор Orient Overseas Container Line (OOCL), который контролируется государственными компаниями Китая, совместно с АО ОТЛК ЕРА открыли уникальный мультимодальный контейнерный сервис по доставке грузов из Китая на восточное побережье США по «северному» коридору. Железнодорожный состав начинает путь в Китае, проходит через территории Казахстана и соседних стран, следует в морской порт Калининград, оттуда OOCL фидерными судами доставляет контейнеры с грузом в немецкий город Бремерхафен, где их перегружают на крупнотоннажные суда и отправляют в порты, расположенные на восточном побережье США – в Нью-Йорке, Саванне и Чарлстоне. Первый ускоренный железнодорожный состав стартовал из китайского Сианя 4 августа 2021 года с контейнерами с текстильной продукцией, электроникой и потребительскими товарами⁵⁴. За один раз контейнерные блок-поезда будут перевозить 50 единиц 40-футовых контейнеров.

Во время пандемии в Китае была запущена новая онлайн-платформа, на которой могут зарегистрироваться как железнодорожные операторы, так и клиенты. Платформа может автоматически собирать и интегрировать информацию об импорте и экспорте по железной дороге и позволяет обмениваться информацией с главным таможенным управлением и железными дорогами соседних стран, таких как Казахстан и Монголия. Сайт также работает как маркетплейс для мелких и крупных поставщиков. Пользователи могут отслеживать заказы, а также отправлять контейнеры. Сайт создан в рамках правительственного плана «Интернет Плюс» по модернизации традиционных услуг⁵⁵.

В целом, принимаемые в Китае меры направлены на развитие железнодорожных сообщений, в частности, снижение стоимости перевозок и создание благоприятных условий для грузоотправителей и грузополучателей.

Субсидирование контейнерных перевозок в иных странах

Некоторые страны «северного» коридора принимают меры в течение последних лет.

Осенью 2021 года Правительство одной из стран «северного» коридора утвердило «Транспортную стратегию до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»⁵⁶. Согласно Транспортной стратегии прогнозный объём транзитных контейнерных грузов всеми видами транспорта в направлении Восток – Запад морем через Суэцкий канал должен возрасти с 14,1 млн. ДФЭ по итогам 2019

⁵⁴ <https://log-box.com/news/multimodalnye-tranzitnye-konteinernye-perevozki-poshli-v-rost>

⁵⁵ <https://sber.pro/publication/globalnaia-rekonstruktsiia-antikrizisnye-keisy-v-oblasti-zheleznodorozhnykh-gruzoperevozok>

⁵⁶ <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

года до 21,4 млн. ДФЭ к 2035 году; в направлении Восток – Запад через «северный» коридор – с 0,6 до 3,7 млн. ДФЭ, по направлению Восток – Запад по Северному морскому пути – с 0 до 0,4 млн. ДФЭ и в направлении Север – Юг – с 0 до 0,1 млн. ДФЭ. В целом, при сохранении существующей динамики контейнеризации запланирован рост доли грузов, перевозимых в контейнерах, с 8,2% в 2019 году до 16–20% к 2035 году.

Успешная реализация проекта «Транссиб за 7 суток» принесла положительные результаты. В настоящее время контейнерные поезда проходят от дальневосточного порта «Восточный» до Санкт-Петербурга длиной в 10 000 км за 11 суток. И это стало альтернативой морским перевозкам в этом регионе не только благодаря сокращению сроков доставки, но и обеспечению сохранности грузов на пути следования.

В мае 2020 года на Совещании по вопросам развития транспортной отрасли одобрено выделение средств отрасли железнодорожного транспорта в качестве антикризисной меры, а также согласовал привлечение средств через механизм бессрочных облигаций железнодорожной администрации⁵⁷.

21 августа 2020 года было подписано Постановление Правительства №1265 о субсидировании транзитных железнодорожных перевозок контейнеров⁵⁸. Данным Постановлением были утверждены Правила предоставления субсидий из бюджета на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах.

Первостепенными задачами правительственных мер было увеличение объёма транзитных перевозок грузов в контейнерах, загрузка Транссибирской железнодорожной магистрали и привлечение контейнерного потока из Кореи и Японии, традиционно перевозящих грузы морем через Суэцкий канал. Поэтому в Приложении №1 к Постановлению был дан чёткий список маршрутов, которые будут подлежать субсидированию в направлениях Восток – Запад и Запад – Восток, куда вошли припортовые ж/д станции Тихоокеанского бассейна, Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов, а также железнодорожные пункты пропуска с Финляндской Республикой, Республикой Белоруссия, Республикой Польша и Азербайджанской Республикой.

Под льготным тарифом Правилами понимался тариф на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в размере, уменьшенном на утверждённую величину (не более размера такого тарифа):

- *в отношении транзитных перевозок грузов в контейнерах в направлении Восток - Запад:*
 - 544 долл. США для 20-футового контейнера;
 - 816 долл. США для 30-футового контейнера;

⁵⁷ <http://kremlin.ru/events/president/news/63309>

⁵⁸ <https://base.garant.ru/74560383/>

1088 долл. США для 40-футового контейнера;

- в отношении транзитных перевозок грузов в контейнерах в направлении Запад - Восток:
363 долл. США для 20-футового контейнера;
544 долл. США для 30-футового контейнера;
725 долл. США для 40-футового контейнера⁵⁹.

Субсидии предоставлялись ежемесячно на основании отчётов железнодорожной администрации в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных законом о бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, а также в пределах лимитов бюджетных обязательств, доведенных в установленном порядке до агентства железнодорожного транспорта как получателя средств бюджета.

Субсидии предоставлялись на основании соглашения о предоставлении субсидий в соответствии с типовой формой, установленной министерством финансов данной страны. Для получения субсидии железнодорожной администрации необходимо было ежемесячно, не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчётным, предоставлять в агентство железнодорожного транспорта отчёт о недополученных суммах ввиду применения льготных тарифов по установленной в Приложении №2⁶⁰ форме, а также отчёт о выполнении показателей, необходимых для достижения показателя результата предоставления субсидии (по форме согласно Приложению №3⁶¹). В качестве расчётной базы пользовались Прейскурантом №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые железными дорогами» (с изменениями и дополнениями)⁶². Таким образом, при расчете тарифа, плательщику за транзитную перевозку контейнера начислялась итоговая сумма, за вычетом размера субсидии.

Пункт 14 Правил разъясняет, что результатом предоставления субсидии является отношение фактического значения количества транзитных перевозок грузов в контейнерах, измеряемого в штуках груженых контейнеров, к плановому значению количества транзитных перевозок грузов в контейнерах, установленному в соглашении. Фактически, речь идёт о ежемесячном плане перевозок контейнеров в течение срока действия программы субсидирования, который железные дороги обязаны были рассчитывать на месяц раньше. Если результат предоставления субсидии, указанный в отчёте о выполнении показателей, был меньше 1, то предоставленная субсидия подлежала возврату в федеральный бюджет в объёме, определяемом по формуле (п.15):

$$V = V_0 \times \left(1 - \frac{d}{D}\right)$$

где:

⁵⁹ Для наглядности рубли переведены в доллары США по курсу на 28.08.2020 г., а именно 0,014 руб. за 1 \$

⁶⁰ https://base.garant.ru/74560383/#block_12000

⁶¹ https://base.garant.ru/74560383/#block_13000

⁶² https://base.garant.ru/12131790/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/#block_1000

- V₀ - объём предоставленной субсидии;*
d - фактическое количество транзитных перевозок грузов в контейнерах по маршрутам Восток - Запад и Запад - Восток;
D - плановое количество транзитных перевозок грузов в контейнерах по маршрутам Восток - Запад и Запад - Восток, предусмотренное соглашением, установленное на отчетный период.

В Правилах также закреплены точные сроки и процедуры подачи отчётов в агентство железнодорожного транспорта, проверки полноты и правильности сведений, их возможного возврата ввиду выявления неточностей или ошибок, а также сроков устранения выявленных несоответствий требованиям.

Следует отметить, что субсидии предоставлялись независимо от рода и типа контейнерных отправок (блок-поезд, одиночные или групповые отправки контейнеров). С сентября по декабрь 2020 года, т.е. за фактическое время действия программы субсидирования, со скидкой было отправлено 6 500 ДФЭ, хотя первоначально планировалось перевезти порядка 7 500 ДФЭ.

В целом за 2020 год рост транзитных контейнерных перевозок составил по направлениям, которые субсидировались, 34,4%, а общий объём достиг 83 000 ДФЭ. То есть всего за 3,5 месяца действия субсидии, удалось увеличить среднемесячную отправку контейнеров по обозначенным маршрутам в 4 раза.

В 2021 году рост объёмов перевозок контейнеров транзитом продолжился и без предоставления субсидий. 13 декабря 2021 года железные дороги перевезли миллионный транзитный контейнер из Китая в Европу. Груз был отправлен в составе регулярного контейнерного транзитного сервиса АО «ОТЛК ЕРА» Достык-Бусловская. Объём транзитных контейнерных отправок показывал хорошую положительную динамику на протяжении нескольких лет, - к завершению 2021 года этот показатель достиг значения 1,1 млн. ДФЭ, при этом транзитный прирост по маршруту через Казахстан составил 29,4%, по маршруту через Забайкальск – прирост на 72,5%, на трансмонгольском маршруте транзит вырос в 4 раза⁶³.

⁶³ <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/konteynernyy-rekord-ili-pervyy-million-rossiyskogo-tranzita/>

МЕРЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ТРАСЕКА

Со дня запуска программы ТРАСЕКА и подписания Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия (ОМС) все страны-участницы обеспечивают эффективное содействие транзитным перевозкам по своим территориям. Стороны ОМС также договорились о том, что «налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой.»⁶⁴

Также, в настоящее время 10 из 13 стран полноправных членом ТРАСЕКА являются участниками Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств Содружества Независимых Государств, подписанного 17.02.1993 года⁶⁵, а именно - Азербайджанская Республика, Республика Армения, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Молдова, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан и Украина.

При перевозке грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении (экспорт, импорт, транзит) участниками Тарифного Соглашения применяются единые ставки и условия расчёта провозных платежей, что в совокупности представляет собой согласованную Тарифную политику государств-участников Содружества (ТП СНГ). В ТП СНГ отображаются таблицы ставок за перевозку грузов в различных типах подвижного состава, сообщениях, а также определяется порядок применения ставок. Тарифная политика утверждается на один год (с 1 января по 31 декабря) в ходе ежегодно проводимой Тарифной Конференции по вопросу совершенствования Тарифной политики. Ставки и условия ТП СНГ являются неизменными и едиными для всех участников Тарифного Соглашения, которые вправе самостоятельно применять повышающие или понижающие коэффициенты к ставкам ТП СНГ, исходя из складывающейся конъюнктуры рынка.

Следовательно, каждая страна вправе применить на внутригосударственном уровне дополнительные меры стимулирования тех или иных видов перевозок, основываясь на своих стратегических программах и отраслевых задачах. При этом участие стран в международных региональных союзах и сообществах, накладывает отдельные ограничения и обязательства. Ниже будут рассмотрены

⁶⁴ http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/MLA_Russian_with_ammendments.pdf

⁶⁵ http://www.kts-cis.ru/files/files/%D0%A2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%84%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%B6%D0%B4_%D0%A1%D0%9D%D0%93.pdf

меры государственного стимулирования мультимодальных перевозок, применяемые в странах ТРАСЕКА.

Азербайджанская Республика стояла у истоков организации международной программы ТРАСЕКА и в настоящее время активно поддерживает все инициативы. С целью осуществления единой, гибкой и прозрачной тарифной политики в сфере перевозки транзитных грузов через территорию Азербайджана, посредством железных дорог, морского транспорта, морских портов и морских терминалов, упрощения процедуры перехода границ и процессов транспортировки, в октябре 2015 года Указом Президента Республики Азербайджан был создан Координационный совет по транзитным грузоперевозкам, на который были возложены полномочия единого государственного органа по применению принципа «Единого окна» при перевозке транзитных грузов.⁶⁶

В декабре 2016 года правительство Азербайджана утвердило «Стратегические дорожные карты национальной экономики и основных секторов экономики». Главная цель заключается в том, чтобы использовать стратегически выгодное положение страны на пересечении торговых путей, идущих с севера, юга, востока и запада, для продвижения внутренних инвестиций, обеспечения условий свободной торговли и открытой конкуренции, повышения квалификации кадровых ресурсов и других сфер для развития нефтяных секторов.

Целевые показатели, касающиеся развития транспортного сектора, содержатся в «Стратегической дорожной карте развития логистики и торговли в Азербайджане», и разделены на 3 этапа – краткосрочный с 2016 по 2020 гг., среднесрочный с 2021 по 2025 гг. и долгосрочный – с 2025 года.

В Министерстве транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана, которое наряду с Министерством экономики отвечает за выполнение задач, обозначенных в отраслевой Дорожной карте, отметили, что транзитно-транспортная политика Азербайджана как страны, не имеющей выхода к открытому морю, нацелена на создание новой инфраструктуры и диверсификацию транспортных соединений, рациональное использование транзитных возможностей, оказание государственной поддержки транспортным проектам, приближение правовой и институциональной базы к международным стандартам, широкое внедрение транспортно-логистических систем, облегчающих перевозки и процесс перемещения товаров.

"Успешное завершение одного из стратегически важных региональных инфраструктурных проектов – строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (открытие состоялось 30 октября 2017 года) и крупнейшего на Каспийском море Бакинского международного морского торгового порта

⁶⁶ <http://transit.az/ru/ferman>

(открытие состоялось 14 мая 2018 года) является ярким тому примером", - сообщили представители Министерство транспорта.⁶⁷

Компания «Ernst and Young» разработала проект "Стратегии развития грузовой логистической отрасли Азербайджана", который дал оценку текущей ситуации в области логистики, высветил сильные и слабые стороны, определил конкретные шаги в направлении развития различных транспортных коридоров.

Президентом Азербайджанской Республики было подписано распоряжение о создании специальной экономической зоны образца зоны свободной торговли, включая территорию Бакинского международного морского торгового порта. Также принят закон, определяющий правовой режим функционирования, развития и управления экономической зоной.

Касательно мер государственной поддержки мультимодальных перевозок Национальный Секретариат ТРАСЕКА в Азербайджанской Республике предоставил нижеследующую информацию. В стране применяется 50% скидка к базовому железнодорожному тарифу для грузов, следующих в/из стран ОМС.

ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство» (ASCO) предоставляет скидки на тарифы паромных сообщений. Это, в основном, касается нефтепродуктов, перевозимых в направлениях Казахстана и Туркменистана. Кроме того, утверждён льготный тариф для проезда гидов машинного отсека, сопровождающих вагоны-рефрижераторы, и наблюдателей машинного отсека, следующих в направлении Казахстана.

Для эффективного поддержания курса Азербайджанской Республики на увеличение экспортной составляющей, компания ASCO применяет льготные тарифы на транспортировку продуктов питания отечественного производства. Также на 40% по сравнению с 2014 годом были снижены ставки паромных линий ASCO на транспортировку грузовых автомобилей, задействованных в международных перевозках, следующих в Казахстан и Туркменистан. Большую роль в облегчении обработки и перевалки грузов сыграло открытие в апреле 2019 года логистического центра «Абшерон Логистика Мяркузи»⁶⁸. Центр работает как таможенный пункт по системе «Единое окно»; на его территории имеются 6 железнодорожных линий по приёму поездов, 2 контейнерные линии, 2 открытые грузовые линии и 2 линии по разгрузке и погрузке на складской территории.

Являясь участником Объединения Юридических Лиц «Транс-каспийский Международный Транспортный Маршрут» (ТМТМ), компания ASCO предоставляет льготные тарифы на перевозку контейнерных грузов фидерными судами в сообщении Китай – Европа. Другие участники ТМТМ со стороны Азербайджана – ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» - принимают активное участие в

⁶⁷ <https://www.trend.az/business/transport/3239130.html>

⁶⁸ <https://absheronport.az/ru/xeberler/65>

пределах своей компетенции в формировании конкурентных тарифов на всей протяжённости контейнерного грузопотока из Юго-Восточной Азии.

50%-ное снижение портовых сборов применяется к азербайджанским и туркменским паромам, перевозящим автомобильные транспортные средства через Каспийское море как в Туркменбашином, так и в Бакинском международных морских торговых портах на паритетной основе.

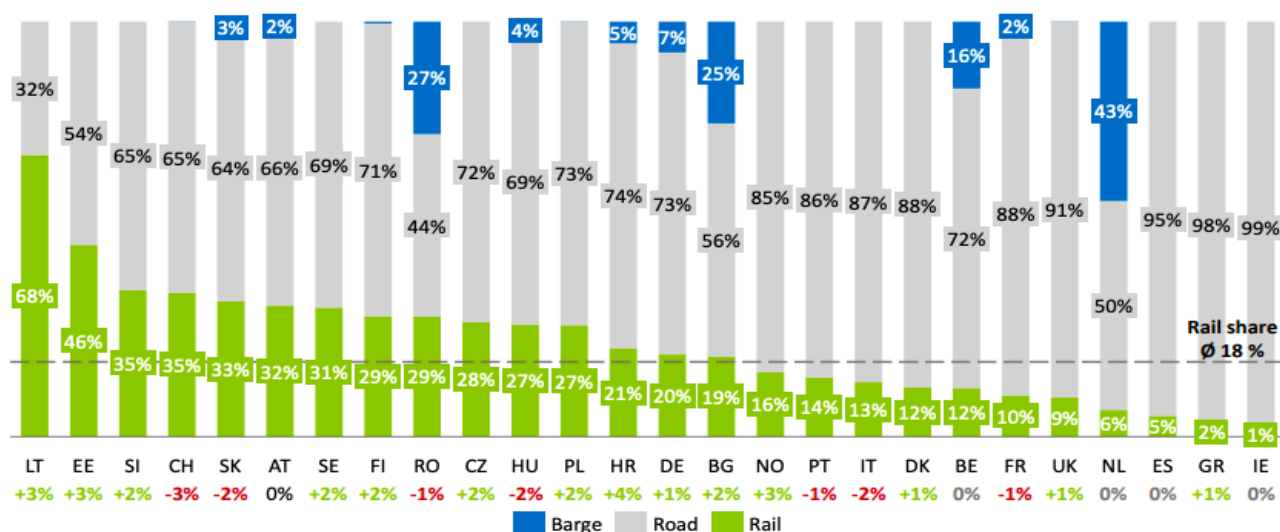
В Республике Армения на данный момент отсутствуют на государственном уровне какие-либо меры, направленные на поддержку развития мультимодальных перевозок.

Болгария и Румыния, являясь с 01.01.2007 года членами Евросоюза, обязаны согласовывать размер и виды государственных преференций, направляемых отдельному предприятию или лицу, согласно правилам ЕС, а именно:

- общим правилам контроля за осуществлением государственной помощи, изложенным в статьях 107, 108 и 109 Договора о функционировании ЕС⁶⁹;
- Правилам, касающимся предоставления государственной помощи малым и средним предприятиям, принятым в 2009 году⁷⁰;
- Справочнику о правилах оказания государственной помощи, утверждённому Еврокомиссией в 2008 году⁷¹.

В обеих странах действуют опосредованные меры стимулирования комбинированных перевозок, предусмотренные Директивой 92/106/ЕЕС, касающиеся освобождения от налога на автоперевозки в составе комбинированных, освобождения от каботажа и проч.

Доля видов транспорта для 26 европейских стран в 2018 году и её изменение с 2016 года (в % тонно-км)⁷²



⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A12008E108>

⁷⁰ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/sme_handbook.pdf

⁷¹ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/vademecum_on_rules_09_2008_en.pdf

⁷² https://uic.org/IMG/pdf/2020_report_on_combined_transport_in_europe.pdf, p.8

Надо отметить, что обе страны до вступления в Евросоюз имели достаточно старую и изношенную инфраструктуру железнодорожного транспорта, требующую значительных капиталовложений. Используя особенности ландшафта и географического расположения, эти страны держат фокус на развитии морских, и особенно речных перевозок. Показатели доли перевозок интермодальных единиц внутренними водными путями и в Болгарии, и в Румынии являются одними из самых высоких в Европе, уступая лишь аналогичному показателю в Нидерландах.

В рамках Дунайской Транснациональной Программы в июле 2020 года стартовал проект «Dionysus» (период имплементации с 01.07.2020 г. по 31.12.2022 г.), который объединил заинтересованных представителей портовых администраций и операторов, бизнес ассоциаций, научных кругов и национальных уполномоченных ведомств Дунайских стран с целью решения основных региональных проблем в области планирования и управления портовой инфраструктурой, а также содействия интеграции участников Дунайского региона в интеллектуальные и устойчивые мультимодальные транспортные цепочки.⁷³

«Dionysus» поможет разработать политику развития Дунайского транспортного коридора посредством детального анализа существующей железнодорожной и автомобильной инфраструктуры для доступа к дунайским портам, отметит недостатки в ней и предоставит рекомендации по их устранению.

Болгария, следуя Интегрированной Транспортной Стратегии на период до 2030 года, утверждённой правительственным решением №336 23.06.2017 года⁷⁴, осуществляет реконструкцию и модернизацию ж/д линий, являющихся частью сети TEN-T, а также строительство интермодального терминала в Варне. На реализацию Стратегии выделены средства ЕС в рамках утверждённых проектов, а также задействованы средства государственного бюджета Республики Болгарии.

Под эгидой Министерства транспорта и связи Республики Болгарии подготовлен «Национальный План развития комбинированного транспорта в Республике Болгария до 2030 года», со-финансируемого ЕС через Европейский фонд регионального развития и Фонд Сплочения (Cohesion Fund).⁷⁵ Он содержит меры по стимулированию комбинированных перевозок на период до 2030 года, направленные на повышение их конкурентоспособности и содействие переводу грузов с автомобильного на другие экологичные виды транспорта.

В Румынии Генеральный Транспортный План Развития до 2030 года предусматривает около 2 млрд. евро инвестиций на поддержание и модернизацию железнодорожных линий, которые совпадают с TEN-T

⁷³ www.interreg-danube.eu/dionysus

⁷⁴ https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_eng.pdf

⁷⁵ <https://brcci.eu/en/plan-combined-transport-2030>

коридорами Рейн – Дунай и Средне-восточным коридором. Кроме того, планируется около 865 млн. евро на развитие порта Констанца, 816 млн. евро – на развитие других портов, а также порядка 281 млн. евро на строительство 10 мультимодальных терминалов⁷⁶.

В целях поощрения использования комбинированных перевозок сборы за инфраструктуру, которые управляющий железнодорожной инфраструктурой взимает за работу комбинированных перевозок с маршрутными поездами и за перевозку большегрузных транспортных средств с маршрутными поездами, ниже соответственно на 10% и на 30% в сравнении со сборами за грузовые железнодорожные перевозки. Стоит отметить наличие свободных зон в румынских речных портах на Дунае и в черноморском порту Констанца (свободный порт), где предоставляются существенные скидки на перевалку грузов и отсутствуют некоторые пошлины и таможенные платежи (например, нет платы за таможенное декларирование транзитных товаров, нет таможенных платежей на импортное оборудование, аппаратуру и др.).

Примером эффективного регионального сотрудничества на Дунае и его судоходных притоках, имеющего целью идентифицировать и устранить административные барьеры для перевозок внутренними водными путями, может служить проект «DANTE» (период имплементации с 01.01.2017г. по 30.06.2019г.) как совместная инициатива частного сектора и национальных государственных органов, ответственных за эти барьеры.⁷⁷

«DANTE» финансировался Дунайской Транснациональной Программой 2014-2020 и ныне функционирует как интеллектуальная сеть, поддерживаемая EUSDR/PA1A⁷⁸ и важными соответствующими национальными заинтересованными сторонами для обеспечения лучших рамочных условий на внутреннем водном транспорте (ВВТ). Платформа активного сотрудничества, состоящая как минимум из 20 ключевых участников в области программы, включает Директораты Европейского Союза (DG MOVE, DG Regio), представителей государственного и частного секторов для преодоления административных и связанных с ними финансовых барьеров в 5 тематических областях: Пограничная полиция, налоговая и таможенная службы; Навигационно-диспетчерские органы; Портовые власти/администрации; Администрации водных путей и каналов; Другие.

Партнеры по проекту собрали и проанализировали информацию от заинтересованных сторон с помощью транснационального инструмента отчетности о барьерах: (<https://www.prodanube.eu/administrativebarriers>). Этот инновационный многоязычный инструмент позволяет использовать современный способ отображения повседневных барьеров участников ВВТ и

⁷⁶ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/540376/IPOL_IDA\(2015\)540376_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/540376/IPOL_IDA(2015)540376_EN.pdf)

⁷⁷ <https://brcci.eu/en/dante>

⁷⁸ Приоритетная область 1А Стратегии ЕС для Дунайского региона (EUSDR PA1a) нацелена на улучшение мобильности и мультимодальности на внутренних водных путях. Основное внимание уделено инфраструктуре водных путей, модернизации флота и административным процессам - <http://www.fairwaydanube.eu/eusdr/>

привёл к созданию базы данных, которая служит основой для дальнейшего анализа и рекомендаций. DANTE систематически внедрял процедуры консультаций с заинтересованными сторонами в законодательные и нормативные акты государственного управления, имеющие отношение к ВВТ. Вся собранная информация была структурирована в сводные отчеты и широко обсуждалась с компетентными органами и ключевыми заинтересованными сторонами на встречах и круглых столах на национальном и транснациональном уровне.

Реализация проекта привела к лучшему управлению этой экологически чистой европейской центральной транспортной инфраструктурой и к снижению логистических затрат для всех отраслей экономики, конкурентоспособность которых в глобальном масштабе зависит от водного транспорта.

В Грузии принята Программа правительства Грузии на 2021 - 2024 гг. под названием «Для строительства европейского государства», которая в целом ориентирована на то, чтобы максимально быстро преодолеть негативные последствия пандемии коронавируса и возобновить рост экономики, а к концу 2024 года обеспечить готовность страны подать официальную заявку на членство в Европейский Союз⁷⁹. Что касается транспортной сферы, то планируется укрепить позиции Грузии в качестве логистического хаба, что улучшит транзитный потенциал и будет содействовать региональному сотрудничеству. *«Мы планируем работать со странами-партнерами над цифровым обеспечением транзитного коридора, что повысит эффективность и устойчивость грузоперевозок через Грузию»*, - говорится в правительственной программе.⁸⁰

На официальном сайте Министерства экономики и устойчивого развития Грузии отмечается, что в области транспорта *«одним из главных приоритетов правительства является скоординированное функционирование транспортных секторов, модернизация/строительство транспортной инфраструктуры в соответствии с международными стандартами, гармонизация законодательства страны с международным правом и интеграция в Трансъевропейскую транспортную сеть.»*⁸¹ В связи с этим, Правительство реализовывает крупные инфраструктурные проекты, которые способствуют привлечению дополнительных грузопотоков и повысят эффективность национальных транспортных систем.

В настоящее время в Грузии осуществляется ряд проектов, касающихся авиационного сектора транспорта, была подготовлена Национальная Стратегия дорожной безопасности на 2016 – 2030 гг. и План действий по её реализации, при

⁷⁹ <https://www.dw.com/ru/parlament-gruzii-utverdil-pravitelstvo-iraklija-garibashvili/a-56657139>

⁸⁰ <https://www.trend.az/business/transport/3384804.html>

⁸¹ <http://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20>

поддержке Всемирного банка разработано технико-экономическое обоснование строительства двух логистических центров.⁸²

В ближайшее время правительство Грузии планирует объявить о выражении заинтересованности для выбора нового инвестора для развития первой фазы глубоководного морского порта Анаклия по модели «строительство-эксплуатация-передача», что позволит принимать суда типа «Панамакс» и предоставлять дополнительную грузоподъемность 1 млн. TEU. Стоимость первой фазы оценивается в 474 млн. долларов США. Государство предоставит в долгосрочную аренду 1000 га земли в акватории порта и обеспечит подъездные железнодорожные и автомобильные пути. Государство также построит волнорез, проведет дноуглубительные работы и предоставит морские услуги. Кроме того, территория вокруг порта Анаклия получит статус свободной индустриальной зоны. В долгосрочной перспективе порт Анаклия будет развиваться в 9 этапов, и его пропускная способность в конечном итоге достигнет 100 млн. тонн грузов в год.

Ещё одним важным проектом, реализация которого значительным образом повлияла на развитие всей транспортной отрасли Грузии, стало строительство железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс, начало которому было положено подписанием 07.02.2007 года межправительственного соглашения между Азербайджаном, Грузией и Турцией. В рамках проекта была проложена железная дорога Карс-Ахалкалаки протяженностью 98 км, из которых 68 км - по территории Турции, 30 км - Грузии, а также осуществлена реконструкция в Грузии 183-километрового участка Ахалкалаки-Тбилиси. Проект предусматривает максимальную пропускную способность данного ж/д участка до 17 млн. тонн в год и существенно сокращает время следования поездов из Азии в Европу. Общая протяженность железной дороги Баку – Тбилиси – Карс составляет 826 км⁸³.

Исламская Республика Иран является одной из стран, занимающих особый статус в торговых и транзитных отношениях благодаря своему геостратегическому положению и географии. Основная задача, определённая руководством Исламской Республики Иран, состоит в увеличении пропускных возможностей для транзита товаров. Отмечается, что оптимальное использование транзитного потенциала за счёт расширения транспортной сети, обеспечения надёжных и эффективных соединений будет способствовать экономическому росту и позволит сделать доходы от транзита подходящей альтернативой экспорту нефти, к тому же улучшит стратегическое положение в регионе.

Планы Ирана включают развитие порта Шахид Раджаи, крупнейшего и наиболее оснащённого контейнерного порта страны на юге, а также порта Чабахар на юго-востоке, присоединение портов к железнодорожной сети, а

⁸² <http://www.economy.ge/?page=projects&s=31>

⁸³ <http://interfax.az/view/825707>

также усовершенствование таможенных мер, например, облегчение транзитных процедур в пунктах пересечения границ.

Основными приоритетами Министерства транспорта и городского развития Ирана в секторе железнодорожных перевозок являются развитие коридора Север-Юг, коридора Восток-Запад и развитие транзитной инфраструктуры в стране.⁸⁴ По информации Министерства инфраструктуры и городского развития дан старт 500 проектов в области портов, навигации, дорожного и автомобильного транспорта, железных дорог, аэропортов, строительства и развития, а также метрологии по всей стране.⁸⁵ Вместе с тем, информации о предоставляемых субсидиях или других преференциях в отношении мультимодальных перевозок в открытых источниках нет.

В Республике Казахстан реализуется Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на период 2020 – 2025 гг.⁸⁶. Часть мероприятий, предусмотренных в Программе, эффективно была интегрирована в Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», одними из основных целей которого стали⁸⁷:

- обеспечение транспортной связанности;
- повышение транспортно-транзитного потенциала страны.

Был утверждён и подписан План сотрудничества по сопряжению новой экономической политики «Нурлы жол» и строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой⁸⁸.

В результате реализации поставленных Правительством задач, было введено в эксплуатацию тысячи километров автомагистралей, проводится строительство новых и электрификация имеющихся железнодорожных линий, модернизация и оборудование пунктов пропуска, завершено строительство «сухого порта» «Хоргос – Восточные ворота», идёт создание логистического контейнерного хаба на базе порта Актау.

Если говорить о специальных мерах государственной поддержки в области транспорта, то можно отметить инструмент возмещения затрат, связанных с доставкой товаров и оплатой услуг по перевозке автомобильным, железнодорожным, авиационным и морским транспортом, а также расходов по организации таких видов перевозок. Речь идёт лишь о той транспортной деятельности, которая напрямую связана с продвижением обработанных товаров казахского происхождения на экспорт и возникающих при этом информационно-коммуникационным услугах.

⁸⁴ <https://www.tehrantimes.com/news/469893/Iran-planning-major-steps-for-developing-intl-railway-corridors>

⁸⁵ <https://www.tehrantimes.com/news/469906/Transport-Urban-Development-Ministry-inaugurates-500-projects>

⁸⁶ <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy/gosudarstvennaya-programma-infrastrukturnogo-razvitiya-rk-nurly-zhola-2020-2025-gg-9115141>

⁸⁷ <https://primeminister.kz/ru/news/nacionalnyy-proekt-silnye-regiony-drayver-razvitiya-strany-1595254>

⁸⁸ <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518>

Для этого в рамках Государственной программы индустриально-инновационного развития на 2020 – 2025 гг.⁸⁹ были приняты специальные Правила возмещения, включая перечень отечественных обработанных товаров и услуг по их продвижению на внешние рынки (например, участие в выставках, ярмарках и т.п.)⁹⁰. Данные Правила предусматривают возможность получения субъектами хозяйствования возврата из госбюджета суммы до 75.000 месячных расчётных показателей (МРП) на одного отечественного производителя, вне зависимости от количества заявок от дочерних компаний и официальных представительств этого заявителя (порядка 550 тыс. долларов США). Если транспортировка осуществляется собственным транспортом, то сумма к возмещению составит 0,04 МРП на 1 километр пробега. Фактически, каждое предприятие Казахстана, которое непосредственно производит продукцию и отправляет её на экспорт, может претендовать на возмещение от государства порядка 50% своих представительских расходов, связанных с перевозками (пункт 9 статьи 5 Правил).

В Кыргызской Республике в рамках Национальной стратегии развития страны до 2040 года была принята Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года на основе долгосрочных стратегических целей развития страны с ориентацией на человека и акцентом на основополагающее обязательство «не оставить никого позади» Целей устойчивого развития⁹¹.

В рамках реализации Программы предусмотрены меры по семи приоритетным направлениям:

- 1) антикризисные меры;
- 2) реформа управления;
- 3) формирование среды для развития;
- 4) ключевые отрасли экономики;
- 5) социальное развитие;
- 6) внешняя политика и национальная безопасность;
- 7) особые приоритеты.

Государственная компания «Кыргыз темир жолу», обеспечивающая железнодорожные перевозки, является с 1993 года участником Тарифного Соглашения СНГ, и с 02.03.2017 года в полной мере применяет Тарифное Руководство в отношении ж/д тарифов.

Кыргызская Республика с 2015 года реализует общую транспортную стратегию в рамках Евразийского Экономического Сообщества и принимает участие в организации контейнерных поездов из Китая в Европу и в обратном направлении через территории стран ЕАЭС. При этом, на данный момент какие-

⁸⁹ <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy/gosudarstvennaya-programma-industrialno-innovacionnogo-razvitiya-respubliki-kazahstan-na-2020-2025-gody-9113624>

⁹⁰ <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012730>

⁹¹ <https://www.gov.kg/ru/programs/16>

либо дополнительные меры по стимулированию мультимодальных транспортных сообщений не осуществляются.

Республика Молдова имеет относительно разветвлённую сеть транспортной инфраструктуры, но активы «советской» эпохи пострадали от недостаточного инвестирования и недостаточного технического обслуживания. Для этого в Стратегии транспорта и логистики Республики Молдова на 2013 – 2022 годы поставлена задача развития и реконструкции национальной дорожной сети, включая второстепенные дороги. Также Планом реализации Стратегии, утвержденным Правительством Республики Молдова, предусмотрено строительство мультимодального логистического центра в Кишиневе, который обеспечит существенное снижение стоимости перевозок с использованием нескольких видов транспорта и упрощение таможенных процедур.

В обзоре Организации Экономического Содружества и Развития (ОЭСР), со ссылкой на статистику Международного Транспортного Форума (МТФ), приведены данные о том, что в период с 2000 по 2018 годы Молдова в среднем ежегодно тратила 0,57% своего ВВП на общую внутреннюю транспортную инфраструктуру, что значительно меньше по сравнению с другими странами Восточного партнёрства, а именно: Армения – 1,0% (2008-2016 гг.); Азербайджан – 2,0% (2000-2018 гг.); Беларусь – 2,8% (2005-2018 гг.) и Грузия – 2,7% (2002-2018 гг.), уделяя основное внимание дорогам и содержанию дорог.⁹²

Анализ официальных статистических данных Республики Молдова свидетельствует о том, что в течение последнего десятилетия имела место устойчивая тенденция перехода от перевозок железнодорожным транспортом к автомобильному и в перевозках грузов, и в перевозках пассажиров. Причиной тому большая изношенность подвижного состава и соответствующей ж/д инфраструктуры. Так, если в 1995 году ж/д транспорт обеспечивал 73% грузооборота (в тонно-километрах) по сравнению с 27% для автомобильного транспорта, то к 2019 году эти пропорции изменились на противоположные – 86% автомобильного транспорта против 14% железнодорожного. В абсолютном выражении грузооборот железнодорожного транспорта сократился на 70% с 3,1 млрд. т/км до 0,9 млрд. т/км, в то время как грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 380% с 1,2 млрд. т/км. до 5,6 млрд. т/км. Доля ж/д транспорта в пассажирообороте также снизилась с 15% в 2006 г. до 1% в 2019 г., только со сдвигом на авиаперевозки. В абсолютном выражении железнодорожный транспорт стал единственным видом транспорта с уменьшением грузооборота (на 84% с 471 млн. пассажиров/км до 75 млн. пассажиров/км), в то время как все остальные выросли (автомобильный на 59%, речной на 34% и воздушный на 397%)⁹³.

И хотя Национальная стратегия Молдовы – 2020 под названием «Семь решений для экономического роста и снижения бедности» в транспортной сфере

⁹² <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/986fb125-en/index.html?itemId=/content/component/986fb125-en>

⁹³ http://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/en/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica_19%20TRA_TRA030/TRA030100.px/

была направлена исключительно на необходимость качественной дорожной инфраструктуры, тем не менее в период 2016 -2022 гг. на государственном уровне получил свое развитие проекта «Реструктуризация молдавских железных дорог», финансируемый посредством кредитов ЕБРР, а также Европейского инвестиционного банка.

По данным ОЭСР в целом запланированные и строящиеся проекты транспортной инфраструктуры Молдовы составляют около 1,3 млрд. евро и касаются преимущественно дорожного сектора (79% или 1 млрд. евро). На проекты в железнодорожной сфере приходится 19% или 241 млн. евро и на речные портовые проекты - 2% или 31 млн. евро. Посредством кредитования Европейским Инвестиционным Банком национального железнодорожного оператора «CFM» (Молдавские железные дороги) были реализованы и находятся в процессе реализации следующие проекты:

- закупка 12 мульти-целевых дизельных локомотивов на сумму 45 млн. евро (введены в эксплуатацию в июле 2020 года);
- ремонт около 80 км однопольных линий на маршруте Бендеры – Кишинёв – Унгены – Бельцы – Окница (общий бюджет проекта 130 млн. евро);
- ремонт 233 км ж/д линий по маршруту Бендеры - Бесарабьяска - Етулия – Джурджулешты на сумму 115 млн. евро (стартовал 01.06.2022г.);
- ремонт ж/д линий на участке Унгены – Кишинев (предварительный бюджет 70-75 млн. евро) с привлечением, помимо заинтересованных сторон Молдовы, Румынии и Европейского Союза, в качестве партнера Франции.⁹⁴

Следует также отметить, что в результате проекта «Реструктуризации молдавских железных дорог» государственное предприятие «CFM» преобразовано в акционерное общество, с разделением его на три отдельные компании по сферам деятельности: грузовые перевозки, пассажирские перевозки и управления железнодорожной инфраструктурой.

В настоящее время разработана новая стратегия развития страны под названием «Молдова 2030», где приоритет отведён следующим направлениям:

1. Устойчивое и всеобъемлющее экономическое развитие
2. Долгосрочный человеческий и социальный капитал
3. Честные и эффективные институциональные органы
4. Здоровая окружающая среда.

Каких-либо исключительных преференций для мультимодальных сообщений, проходящих по территории Республики Молдова, не предусмотрено.

Политика **Республики Таджикистан** направлена на дальнейшее развитие экспортного потенциала национальной экономики и всестороннюю

⁹⁴ Согласно информации, предоставленной Национальным Секретарем Республики Молдова письмом №02/22/098 от 11.07.2022г.

поддержку иностранных инвестиций. В июле 2021 года Правительство представило Государственную программу развития экспорта Республики Таджикистан на 2021-2025 годы, разработанную в рамках целей и приоритетов, содержащихся в Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года⁹⁵.

Реализация данной Программы способствует расширению внешнеторгового оборота, развитию экспорта, усилению ориентированных на экспорт и импортозамещающих производств, диверсификации экспорта товаров, упрощению торговых процедур, развитию электронной торговли, улучшению инвестиционного климата, а также созданию партнерского климата и сотрудничеству государства и частного сектора, созданию современных логистических центров, развитию международных коммуникационных, транспортных и экономических коридоров.

На официальном сайте Министерства экономического развития и торговли Республики Таджикистан отмечается, что программа включает в себя два этапа. Первые два года - этап формирования комплексной системы поддержки экспорта с учетом передового опыта зарубежных стран, направленный на стимулирование экспортной деятельности и диверсификацию экспорта товаров и рынков, а также упрощение торговых процедур (до конца 2022 г.), и второй этап рассчитан на эффективное функционирование национальной системы поддержки экспорта и новых финансовых механизмов, а также нефинансовых мер по поддержке и продвижению непродовольственного экспорта на основе быстро развивающейся транспортно-логистической инфраструктуры.

В стране реализовано около 100 инвестиционных преференций различного характера, в зависимости от объема инвестиций и выбранного сектора или объекта инвестирования. Так, например, инвестиции общей суммой до 500 тысяч долларов США на 2 года освобождаются от налога на прибыль, тогда как инвестор, вложивший сумму свыше 5 млн. долларов, не обязан платить налог на прибыль в течение 5 лет.

Практически все инвестиции в сельскохозяйственный сектор освобождены от уплаты НДС и таможенных пошлин. Предприятия, которые осуществляют полный цикл производства хлопка-волокна, на 12 лет освобождены от уплаты налога на прибыль, налога на недвижимость, таможенных пошлин на импорт товаров для собственных нужд.

Транспортировка нижеперечисленных товаров, включая на экспорт, не требует уплаты НДС:

- драгоценные металлы и камни;
- ювелирные изделия из драгоценных металлов и камней;
- первичный алюминий;

⁹⁵ <https://medt.tj/ru/news/novosti-ministerstva-ekonomiki/2010-barnomai-davlatii-rushdi-sodiroti-um-urii-to-ikiston-baroi-sol-oi-2021-2025-muarrif-gardid>

- концентраты металлов;
- промышленная руда;
- лом черных и цветных металлов;
- другие металлы, полученные в Республике Таджикистан.

Полный перечень преференций опубликован в брошюре «Инвестиционные возможности в Таджикистане» и размещён на сайте государственного комитета по инвестициям и управлению государственным имуществом Республики Таджикистан⁹⁶.

Наиболее яркими примерами успешного сотрудничества государства с иностранными инвесторами в области транспорта являются следующие:

- строительство автомобильной дороги Душанбе-Дангара совместно с Эксим-банком КНР на сумму 256,27 млн. долл. США;
- строительство автомобильной дороги Душанбе - граница Узбекистана в сотрудничестве с Азиатским Банком Развития на сумму 131,2 млн. долл. США;
- строительство автомобильной дороги Душанбе - граница Кыргызстана совместно с АБР в размере 76,5 млн. долл. США;
- строительство автодороги Куляб-Калай-Хумб, участок Шурабад-Шохон совместно с Саудовским фондом развития, Фондом ОПЕК, Исламским Банком Развития, Кувейтским фондом развития и Фондом Абу-Даби на общую сумму 92,9 млн. долл. США;
- строительство автомобильной дороги Душанбе-Худжанд-Чанак и Шахристанского тоннеля, совместно с китайской компанией «China Road and Bridge Corporation» на общую сумму 310 млн долл. США.

Что касается **Турции**, то в стране проводится значительная работа по развитию железнодорожного сектора. По состоянию на июль 2022 года в Турции насчитывается в общей сложности 13 050 км железнодорожных линий, из которых 1241 км - линии высокоскоростных поездов (HST), 219 км - линии скоростных поездов (RT), 11 590 км - обычные линии. Строительные работы продолжаются в общей сложности на 4693 км, из которых 826 км - это линии высокоскоростных поездов (HST), 3553 км - линии скоростных поездов (RT) и 314 км обычных линий.⁹⁷

Между крупными городами Турции начали курсировать высокоскоростные поезда, и по протяженности сети скоростного ж/д сообщения она вышла на восьмое место в мире, и шестое - в Европе. Наряду со строительством новых железнодорожных линий в стране были построены крупные вагоностроительные и машиностроительные предприятия. На сегодняшний день 51% локомотивов,

⁹⁶ <https://investcom.tj/uploads/invest2019.pdf>

⁹⁷ Предоставлено Национальным секретариатом.

курсирующих по стране, также, как и 90% ж/д вагонов и используемых рельсов, произведены в Турции.

Например, турецкая компания Kardemir является одной из 16 ведущих производителей колесных пар для подвижных составов в мире. Благодаря новым инвестициям в Kardemir, в ближайшее время будет прекращён импорт колесных пар. Более того, в течение ближайших двух лет планируется наладить экспорт 150 тысяч единиц железнодорожных колесных пар.

Реализация крупных проектов, такие как Мармарай, Евразийский тоннель, мост Явуз Султан Селим, мост Чанаккале 1915 года, железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс, аэропорт и т.д. вносят значительный вклад в развитие региональных связей и мультимодальных перевозок. В этом контексте "SmartIST", спроектированный как крупнейшее промышленное здание под одной крышей в Стамбульском аэропорту, достиг годовой мощности по обработке грузов в 2 миллиона тонн и достигнет годовой мощности в 4 миллиона тонн на площади 340 тысяч квадратных метров, когда все этапы будут завершены. Заявлено, что объект, оснащенный интеллектуальными технологиями, такими как дополненная реальность, автоматические системы хранения, роботизированная автоматизация процессов и беспилотные наземные транспортные средства, значительно повысит качество обслуживания Turkish Cargo с точки зрения скорости и качества работы.

По состоянию на конец 2021 года в турецких портах было обработано в общей сложности 526 миллионов тонн генеральных грузов, 11,7 миллиона ДФЭ контейнеров и 670 тысяч грузовиков/прицепов на 31 международной линии Ro-Ro. Проект «Единого окна в портах» был реализован 1 июля 2018 года в соответствии со стандартами, установленными в Конвенции ИМО FAL и других международных практиках, с целью облегчения морской торговли путем ее более быстрого, простого и безопасного осуществления и содействия экономическому развитию. Кроме того, межправительственная и региональная работа проводится в рамках международных организаций и на двусторонней основе.

С целью увеличения объема железнодорожных перевозок по Среднему коридору министры Турции, Болгарии, Сербии и Венгрии, ответственные за транспортный сектор, встретились 5 июля 2022 года в Стамбуле и подписали Протокол о создании Министерского координационного совета. Задачей Совета будет дальнейшее развитие железнодорожного транспорта посредством реализации инфраструктурных проектов, упрощения пограничных процедур и обмена знаниями и опытом. Это также будет способствовать мультимодальным перевозкам через ТРАСЕКА.

Положение о комбинированных перевозках, касающееся поддержки комбинированных грузовых перевозок и экологически чистой логистики, представленное Министерством транспорта и инфраструктуры было введено в действие 27/05/2022. В рамках этого Положения, физические и юридические

лица, осуществляющие деятельность в области зеленой логистики, могут воспользоваться мерами поддержки. Некоторые из мер будут указаны ниже.

1. Освобождение водителей МДП от налогов и сборов при автомобильных перевозках

2. Создание различных механизмов поддержки инвестиций в инфраструктуру.

В Турции продолжаются значительные инфраструктурные работы, и для ускорения процесса разработки проекта предлагаются различные виды поддержки и стимулирования. В целях обеспечения более быстрого проникновения экспортеров в международные цепочки поставок и распределительные сети по конкурентоспособным ценам, а также для создания инфраструктурных возможностей, которые позволят стабилизировать показатели экспорта на важных рынках, опубликован Закон о поддержке зарубежных логистических распределительных сетей, принятый 20 апреля 2022 года.

3. Внедрение различных практик в дополнение к существующей политике развития мультимодальных перевозок

Железнодорожные предприятия в Турции были либерализованы в соответствии с "Законом о либерализации железнодорожного транспорта в Турции" от 24/04/2013, чтобы гарантировать, что пассажирские и грузовые перевозки железнодорожным транспортом предлагаются по наиболее подходящей, эффективной и минимально возможной цене с точки зрения качества обслуживания.

Республика Узбекистан провела за период 2017 – 2021 гг. ряд реформ, направленных на развитие транспортно-транзитного потенциала страны, модернизацию железнодорожного транспорта, а также увеличение пропускной способности дорог, аэропортов, центров логистики и пунктов пропуска на границе. В Указе Президента от 28.01.2019 г. №УП-5643 «О мерах по совершенствованию системы управления в сфере инвестиций и внешней торговли» одними из основных задач, стоящих перед страной, были намечены следующие:

- создание благоприятных условий для доступа местных товаров и услуг на внешние рынки;
- осуществление оптимальной таможенно-тарифной политики;
- формирование эффективных транспортных коридоров;
- диверсификация географии поставок экспортной продукции на внешние рынки;
- развитие современных логистических сетей⁹⁸.

⁹⁸ <https://lex.uz/ru/docs/4182349>

Несмотря на то, что за последние 5 лет экономика Республики выросла на 24%, объём экспорта увеличился в 1,5 раза и удалось привлечь иностранных инвестиций в 3 раза больше, Правительство Узбекистана планирует увеличить экспортный потенциал в 1,7 раза до 30 млрд. долларов к 2026 году, а общий объём грузоперевозок поднять в 1,4 раза, при этом объём международных перевозок (экспорт, импорт и транзит, без учёта трубопроводного транспорта) увеличить в 1,6 раза⁹⁹. Для реализации вышеперечисленных планов Правительством Узбекистана осуществляется планомерная государственная поддержка и стимулирование экспортной деятельности субъектов предпринимательства, а также создаются максимально благоприятные условия для привлечения иностранных инвестиций. Постановлением Президента Республики Узбекистан от 24.05.2019 г. №ПП-4337 «О мерах по расширению механизмов финансирования и страховой защиты экспортной деятельности» был введён механизм предоставления субсидий на компенсацию до 50% расходов при транспортировке отечественной продукции железнодорожным транспортом¹⁰⁰. Постановлением от 07.05.2020 г. № ПП-4707 «О мерах по дальнейшей поддержке экспортной деятельности» механизм субсидирования был распространён на автомобильный и воздушный транспорт¹⁰¹.

В перечень продукции, при экспорте которой осуществляется компенсация части затрат на ее транспортировку автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, вошли практически все потенциально контейнеро-пригодные грузы. Ниже приведены некоторые примеры применяемых размеров скидок:¹⁰²

- все грузы, кроме зерна и муки – 50-60%;
- свежая плодоовощная продукция (в рефрижераторных секциях) - 50%;
- грузы в частных вагонах, принадлежащим резидентам – 15%;
- мука, переработанная на территории Республики Узбекистан – 45%;
- пищевые компоненты и добавки – 50%;
- мясо птицы в рефрижераторных секциях – до 60%;
- плодоовощная и скоропортящаяся продукция за 40-футовый контейнер и выше – спец. ставка 305 долл. США за 1 контейнер;
- грузы в 40-футовом частном контейнере в составе гружёного контейнерного поезда (не менее 57 условных вагонов) – спец. ставка 514 долл. США за 1 контейнер.

На сайте АО «Узбекистон темир йуллари» приведён полный перечень экспортной продукции и соответствующих размеров скидок, а также перечень импортных товаров в Республику Узбекистан, стоимость перевозки которых также подлежит субсидированию. Отдельно указаны скидки на транспортировку товаров в режиме «транзит» из Казахстана, а также перевозку товаров в/из Таджикистана, в/из Афганистана, в/из Киргизии, из Китая в Иран, Афганистан и

⁹⁹ <https://mift.uz/ru/menu/transportirovka>

¹⁰⁰ <https://lex.uz/ru/docs/4351734>

¹⁰¹ <https://lex.uz/ru/docs/4806740?ONDATE=07.05.2020%2000#4807563>

¹⁰² https://railway.uz/ru/uslugi/gruzovye_perevozki/5424/

в обратном направлении. Также на сайте размещена информация о предоставленных на 2022 год преференциях администрациями железных дорог зарубежных стран на перевозку грузов Республики Узбекистан.¹⁰³

В Украине основа долгосрочного развития страны и стратегические направления деятельности были утверждены в Стратегии устойчивого развития «Украина – 2020», принятой в январе 2015 года¹⁰⁴. Этим документом был закреплён вектор дальнейшей интеграции с ЕС и предусмотрена реализация Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС как часть стратегического курса.

В отношении транспортной отрасли можно отметить, что благодаря реализации положений Соглашения об ассоциации, касающихся имплементации национального законодательства к европейским нормам и стандартам, законодательство Украины по транспорту максимально адаптировано в европейские законодательные рамки.

В марте 2021 года постановлением Кабинета Министров Украины № 179 была утверждена Национальная экономическая стратегия развития до 2030 года. Она определяет долгосрочное экономическое видение, принципы и ценности, недопустимые направления движения («красные линии»), ключевые векторы развития экономики и по каждому из 20 направлений – стратегические цели, пути их достижения с учетом имеющихся и потенциальных вызовов и барьеров, а также основные задание государственной экономической политики и целевые индикаторы на период до 2030 года.¹⁰⁵

В ноябре 2021 года был принят Закон о мультимодальных перевозках, который закрепил унифицированные понятия в данной сфере, права, обязанности и предел ответственности всех участников этого вида перевозок, а также дал возможность осуществлять перевозку различными видами транспорта с использованием единого договора.

Однако, высокая степень адаптации украинской нормативной базы в области транспорта к европейским стандартам является недостаточной мерой для роста отраслевых показателей. Так, динамика объёма транзитных грузов с 2011 по 2021 гг. показала снижение практически на треть¹⁰⁶. Профильная государственная компания «Укрзалізниця» анонсировала с начала 2022 года о повышении железнодорожных тарифов на грузовые перевозки по Украине, что вероятно не будет способствовать привлечению дополнительных грузопотоков.

Реализация инфраструктурных проектов в Украине происходит за счёт кредитных средств международных финансовых организаций, а также внедрения проектов государственно-частного партнёрства (в основном в

¹⁰³ https://railway.uz/ru/uslugi/gruzovye_perevozki/5424/, Приложение №2.

¹⁰⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text>

¹⁰⁵ <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnovi-eko-a179>

¹⁰⁶ https://cfts.org.ua/articles/gruzoperevozki_po_zheleznoy_doroge_2020_top_5_trendov_1877

портах). Строительство логистических центров и контейнерных терминалов финансируется частным сектором. В настоящее время не применяются какие-либо дополнительные меры государственной поддержки мультимодальных перевозок.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МАРШРУТАМ КОРИДОРА ТРАСЕКА

Данное исследование показало, что для развития мультимодальных технологий, особенно в транзитном сообщении, очень важным и, можно считать обязательным, условием является применение государственных мер поддержки таких перевозок.

Опыт стран Европейского Союза подтверждает, что самыми действенными и наиболее широко применяемыми в различных европейских странах инструментами государственной политики по поддержке смены видов транспорта являются такие экономические меры как предоставление грантов и субсидий, а из административных мер – внедрение законодательных инициатив¹⁰⁷.

К тому же, для развития мультимодальных перевозок эффективны не только меры прямого инвестирования инфраструктурных проектов, но также и комплексные меры, направленные на снижение стоимости транспортировки и повышение конкурентоспособности по сравнению с унимодальными перевозками. При этом следует не упускать из виду фактор устойчивости таких мер в долгосрочной перспективе, поскольку переориентация грузопотоков с автомобильного на железнодорожный и морской транспорт ведёт к снижению вредных выбросов в атмосферу и сохранению окружающей среды.

Особого внимания заслуживает практика государственного стимулирования, применяемая в Германии, поскольку объёмы перевозок сухопутными маршрутами в сообщении Германия – Китай и обратно показывают положительную динамику на протяжении всего последнего десятилетия.

Меры поддержки, принимаемые в Китайской Народной Республике в виде субсидирования части транспортных затрат позволили в значительной степени повысить привлекательность и доступность внутриконтинентальных перевозок, обеспечивая переориентацию грузопотоков с традиционно морских маршрутов.

А меры по снижению стоимости перевозок железнодорожным транспортом, принятые в некоторых странах в 2020 году хоть и носили краткосрочный характер, однако позволили достичь существенного увеличения объёмов транзитных грузов, который в целом за период с 2019 по 2021 гг. возрос в 4 раза. Устойчивое повышение в последние пару лет стоимости морского фрахта показало дальнейшую нецелесообразность применения данной практики.

В странах ТРАСЕКА, подписавшим Основное Многостороннее Соглашение, благодаря совместным программам достигнуты значительные результаты в развитии контейнерных перевозок. Чтобы закрепить эти

¹⁰⁷ <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1577493/FULLTEXT01.pdf>

результаты и максимально использовать потенциал мультимодальных перевозок, а также возможности имеющейся транспортной инфраструктуры, рекомендуется консолидировать усилия и принять реальные шаги по следующим направлениям:

1. Рассмотреть возможность освобождения автомобильных перевозчиков, задействованных в мультимодальных перевозках грузов по маршрутам коридора ТРАСЕКА от:

- **налогов** (на добавленную стоимость, на транспорт и подоходный налог);
- **сборов за пользование дорожной инфраструктурой, кроме транспортных средств, превышающих предельно допустимые габаритно-весовые параметры.**

Для этого требуется регламентировать чёткое определение автомобильных перевозок, являющихся частью мультимодальной транспортировки грузов, а также рассмотреть **вопрос лимитирования максимального расстояния** до ближайшей железнодорожной станции или логистического центра, где будет осуществляться смена вида транспорта.

Принятие данных мер будет способствовать уменьшению очередей на автомобильных пунктах пропуска и, кроме того, снизит нагрузку на дорожную инфраструктуру, увеличивая срок её эксплуатации.

В рамках реализации данной рекомендации важно обеспечить полное соблюдение положений ОМС в отношении налогов и иных платежей в части освобождения от их уплаты.

2. Предусмотреть отдельные меры поддержки для новых инвестиций в инфраструктуру и объекты для комбинированных перевозок.

При реализации инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры предлагается рассмотреть следующие виды преференций:

- освобождение от обложения таможенными пошлинами и налогом на добавленную стоимость на импорт оборудования и материалов, используемых при строительстве;

- предоставление государственных натуральных грантов в виде земельных участков, зданий, сооружений, машин или оборудования, производственного и хозяйственного инвентаря и прочего. В первую очередь, реализация инвестиционных проектов должна быть направлена на максимальную гармонизацию мощностей и пропускной способности инфраструктурных объектов приграничных стран ТРАСЕКА. К примеру, пропускная способность морских портов на Каспийском море значительно отличается и не позволит обеспечить перевозку грузов в случае наращивания грузопотоков. Аналогичная ситуация и между странами Центральной Азии, Кавказа и Черного моря.

В период реализации проектов также целесообразно рассмотреть возможность предоставления налоговых преференций по подоходному налогу, земельному налогу и налогу на имущество/ или недвижимость. При этом важно учесть, что наибольшая эффективность от данных мер будет достигнута не только в период строительных работ, но и в течении первых лет эксплуатации транспортной инфраструктуры. Принятие подобных мер стимулировало бы привлечение инвестиций частного сектора.

Целесообразно было бы обратить внимание на опыт Германии касательно определения лимита финансирования, который установлен в объёме до 80% правомочных инвестиционных затрат в виде невозвратных субсидий. В данном случае необходимо чёткое разграничение функций заинтересованных государственных органов различных стран-участниц и назначение уполномоченной структуры/либо органа, который будет обрабатывать заявки, чтобы исключить возможность обращения в несколько инстанций с одним и тем же проектом.

Меры, предусмотренные в данной рекомендации, требуют внесения изменений в национальное законодательство стран, включая подзаконные акты, принимаемые на уровне отраслевых законов.

3. Принять/продолжить реализацию мер по стимулированию экспорта путем возмещения части затрат на транспортные расходы.

Опыт стран ТРАСЕКА показывает, что данный инструмент имеет два основных результата – это увеличение объемов внешней торговли (в части экспорта продукции) и снижение величины транспортных издержек в конечной стоимости товаров.

Для наработки компетенций и обмена опытом на первоначальном этапе предлагается странам, заинтересованным в принятии аналогичных мер, провести консультации со странами, уже применяющими успешно данную практику с целью изучения детального механизма и результатов от принимаемых мер. Это позволит сократить время на разработку и принятие правил осуществления данного вида поддержки на государственном уровне.

Особенностью этих мер является то, что они, в первую очередь, направлены на поддержку внешней торговли и реализацию экспортного потенциала стран ТРАСЕКА и не рассчитаны для применения к транзитным грузам, местом происхождения которых являются страны, не являющиеся участницами ОМС.

4. Принятие консолидированных мер по формированию конкурентного сквозного тарифа по маршрутам коридора ТРАСЕКА.

Важно отметить, что принятие односторонних мер финансовой поддержки какой-либо страной ТРАСЕКА не окажет значимого эффекта, поэтому предлагается принятие комплексного пакета мер с целью достижения сквозного тарифа на мультимодальную перевозку одного 40-футового

стандартного контейнера (СФЭ) по коридору ТРАСЕКА в размере 3000 долларов США.

С этой целью целесообразно:

1) принять унифицированные ставки на железнодорожные перевозки в пределах 0,40 долларов США за километр на сухопутных участках мультимодальных маршрутов;

Расчёты были произведены на основе сравнения показателя ERAI EURASIAN RAIL ALLIANCE INDEX¹⁰⁸ стоимости одного СФЭ по альтернативному Северному коридору и по одному из маршрутов ТРАСЕКА, а именно Алтынколь-Актау-Баку-Карс-Стамбул.

Общая протяженность маршрута Алтынколь-Малашевичи через Казахстан, Россию и Белоруссию к польской границе около 8000 км. Стоимость перевозки одного контейнера СФЭ на конец марта 2022г. составила 3080\$ в направлении Китай-Европа и 2867\$ в направлении Европа-Китай, т.е. 0,39\$ и 0,31\$ за километр соответственно. Для сопоставимости данных будет взято направление перевозки из Китая в Европу. Согласно тарифам ОЮЛ «МА «ТМТМ»,¹⁰⁹ перевозка одного СФЭ по маршруту Алтынколь-Актау-Баку-Карс-Стамбул общей протяженностью 6397 км составляет 3383 доллара США, из которых 460\$ – это стоимость перевозки фидерным судном.

Если из общей стоимости отнять 460\$, то стоимость сухопутного участка по ж/д составит 2923\$. Перевалка вагонов в порту Актау стоит 67\$, в порту Алят порядка 73\$.¹¹⁰ Следовательно, стоимость перевозки по железной дороге рассматриваемого маршрута составит 2783\$ (2923 – 67 – 73 = 2783), а его протяженность 6397 – 380 = 6017 км, т.е. 0,46\$ за километр от китайской границы до Стамбула.

Таким образом, перевозка ж/д транспортом одного 40-футового контейнера по Северному коридору обходится 0,39\$/км, а в рамках коридора ТРАСЕКА – 0,46\$/км, что на 18% выше. С учетом рекомендаций по снижению стоимости морских участков мультимодальных перевозок, принятие унифицированного ж/д тарифа в пределах 0,40\$ за километр позволит обеспечить сквозной тариф по вышеуказанному маршруту в пределах 3000\$.

2) снизить на 15% стоимость морских участков мультимодальных перевозок на Каспийском Чёрном морях.

В настоящее время перевозка одного 40-футового контейнера на Черном море обходится порядка 1000 долларов США, а на Каспийском море, как отмечено выше, 460 долларов. Снижение тарифов исключительно на железнодорожном транспорте не позволят обеспечить достижение конкурентоспособного уровня тарифов по сравнению с морским или северным коридором.

С целью регулирования тарифов на морских участках коридора ТРАСЕКА можно рекомендовать освободить морские порты от уплаты налога на добавленную стоимость. Также рассмотреть возможность частичного субсидирования терминальных расходов в портах и принятия мер по стабилизации цен на топливо или частичного субсидирования расходов на топливо для обеспечения вышеуказанной стоимости.

Предложения, представленные в рамках пункта 4, предполагают временный характер и на первоначальном этапе могут быть приняты сроком на один год. Детальный и регулярный мониторинг принятых мер государственной поддержки и показателей объемов перевозок позволит в дальнейшем принять обоснованное решение о продлении или отмене принимаемых мер.

¹⁰⁸ <https://index1520.com/en/index/>

¹⁰⁹ <https://middlecorridor.com/ru/marshrut>

¹¹⁰ <http://interfax.az/view/763469>

5. Рассмотреть возможность полной отмены досмотра транзитных контейнеров, следующих в составе мультимодальной перевозки, на границах стран ТРАСЕКА, независимо от страны отправления и назначения, на основании оценки рисков таможенными органами или за исключением случаев при наличии обоснованных подозрений в совершении таможенных правонарушений.

Реализация данной меры позволит существенно сократить временные затраты, и в целом повысить конкурентность контейнерных перевозок на коридоре ТРАСЕКА.

6. Принять государственные программные документы или внести дополнения в существующие, предусмотрев отдельные меры по стимулированию мультимодальных перевозок.

Большинство документов, принятых на государственном уровне в странах ТРАСЕКА, ориентировано на создание и поддержку транспортной инфраструктуры. Было бы целесообразно предусмотреть дополнительные мероприятия и специальные меры, например:

- по эффективному привлечению частных ж/д платформ;
- обеспечению общего рынка предоставления услуг локомотивной тяги;
- созданию интегрированной системы управления вагонным парком собственников и инвентарным ж/д парком;
- ускоренному и согласованному развитию зон свободной торговли в регионе ТРАСЕКА.

Постоянный Секретариат ТРАСЕКА со своей стороны для поддержки политической воли участников готов разработать механизм реализации вышеперечисленных инициатив с подготовкой и детальным описанием конкретных шагов их внедрения.

Следует отметить, что рекомендации, предусмотренные Концепцией развития контейнерных перевозок до 2030 года и Цифровой концепцией международного транспортного коридора ТРАСЕКА, одобренные ранее странами-участницами ОМС, не были включены в данной обзор с целью исключения дублирования, однако имеют непосредственное влияние на развитие мультимодальных перевозок.

В целом, достижение объёмов контейнерных грузоперевозок, прогноз которых содержится в Концепции развития контейнерных перевозок до 2030 года, будет напрямую зависеть от масштаба принимаемых мер по их внедрению всеми участниками программы ТРАСЕКА.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мультимодальные перевозки для коридора ТРАСЕКА являются основным видом транспортировки, поскольку фактически совмещают сухопутные и морские участки, обеспечивая интерконтинентальные перемещения грузов между различными странами.

Развитие данного вида перевозок и постоянное совершенствование мультимодальных решений является ключевой задачей для всех стран-участниц программы ТРАСЕКА, подписавших ОМС. Для увеличения объёмов перевозимых грузов по коридору и особенно для привлечения дополнительных грузопотоков, целесообразно применять дополнительные меры стимулирования – финансовые и нефинансовые.

Опыт Европейского Союза и других стран Евро-Азиатского региона, рассмотренный в этом Обзоре, подтверждает эффективность поддержки мультимодальной транспортировки грузов на государственном уровне. К тому же мировой и, в частности, европейский опыт развития комбинированных перевозок также демонстрирует положительное влияние на экологическую ситуацию в странах вследствие снижения выбросов от автомобильного транспорта, а также применения «зеленых» технологий на железнодорожном и морском транспорте.

Следует отметить, что в большинстве стран ТРАСЕКА не применяется опыт стимулирования мультимодальных перевозок, что является своеобразным препятствием по привлечению дополнительного грузопотока на маршруты коридора. Основные государственные программы, принятые в странах ТРАСЕКА, направлены преимущественно на улучшение существующей и развитие новой транспортной инфраструктуры, а примеров прямого субсидирования мультимодальных решений со стороны государств практически нет.

Для достижения конкурентоспособности комбинированных перевозок правительствам стран ТРАСЕКА важно принять меры поддержки на краткосрочный период. В зависимости от «отклика» рынка контейнерных перевозок на принимаемые меры, правительства могут пересматривать или отменять меры поддержки.

Доходы, потенциально возможные для получения от увеличения грузопотока, в значительной мере превысят сумму вклада стран, тем самым позволят не только косвенно вернуть вложенные средства, но и создать прочную основу для получения доходов в последующие годы путем установления партнерских отношений с грузоотправителями и грузополучателями.

Особо важно отметить, что выполнение рекомендаций, предусмотренных в данном Обзоре, как и выполнение других программных и стратегических документов ТРАСЕКА, должно носить системный и агрегированный характер, то есть применяться всеми странами-участницами ОМС и в полной мере,

закреплённой в официальных решениях ТРАСЕКА. В противном случае эффективность от фрагментированного применения рекомендаций будет сведена к минимуму.