



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным  
перевозкам и логистике****Пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 30 ноября – 1 декабря 2015 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

**Национальные меры политики**

для стимулирования интермодальных перевозок

**Национальные стратегии в области интермодальных  
перевозок\*****Записка секретариата****I. Мандат**

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике продолжила работу, проводившуюся прежней Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзором хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).

2. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа решила, что соответствующую информацию следует регулярно обновлять, и просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2015 году. Секретариат обновил вопросник и направил его заинтересованным сторонам в первой половине 2015 года. Ниже приведена информация, представленная Албанией.

3. После того как Рабочая группа рассмотрит информацию за 2015 год на нынешней сессии, секретариат разместит эту информацию на веб-сайте WP.24 по адресу <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.

---

\* Настоящий документ был представлен с опозданием ввиду несвоевременного получения материалов из других источников.



## II. Вопросник о национальных стратегических мерах по стимулированию интермодальных перевозок

### A. Албания

<i>Цели и вопросы<sup>1</sup></i>	<i>Разъяснения</i>
1 Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>В рамках транспортной политики Албании интермодальным/комбинированным перевозкам отводится центральная роль в решении нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок автомобильным транспортом, обусловленных географическим и топографическим положением страны. В связи с интенсификацией транспортных потоков, в частности автомобильных перевозок, как в пределах границ, так и транзитом, Албания вводит некоторые меры для поддержки более экологичных видов транспорта, а именно железнодорожных и комбинированных перевозок.</p> <p>В настоящее время комбинированные перевозки в Албании представляют собой мультимодальные перевозки с перевалкой грузов с морского транспорта на автомобильный. Этот комбинированный режим используется для перевозки контейнерных грузов из порта Дуррес в Косово. Ожидается, что в ближайшие годы появится возможность осуществления мультимодальных перевозок с использованием железнодорожного транспорта после восстановления железнодорожной линии Тирана – Дуррес. Как предполагается, при поддержке ЕБРР разработка подробного проекта реконструкции железнодорожной линии Тирана – Дуррес и строительства новой железнодорожной линии на участке Тирана – Ринас будет завершена в 2016 году.</p> <p>Общая цель развития мультимодальных перевозок в Албании состоит в том, чтобы постепенно связать порты Албании с сетями соседних стран; речь идет, в частности, о 1) соединениях в пределах коридора VIII (железнодорожное сообщение между портом Дуррес и бывшей югославской Республикой Македония (БЮРМ) и Болгарией); 2) маршруте 2 (Шкодер – Тирана – Подгорица) и 3) сообщением между портами Дуррес, Влёра и Шенгин и Косово.</p>
2 Национальные и международные органы	

<sup>1</sup> Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в этой резолюции, были соответствующим образом объединены секретариатом (например, вопросы, касающиеся «добросовестной конкуренции» и «транспарентного и конкурентного ценообразования», упоминаются в различных пунктах резолюции ЕКМТ).

2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)

- Албания включила мультимодальные решения в Национальную программу в области транспорта, а развитие логистики в краткосрочной перспективе будет ориентировано на порт Дуррес. Для транспортного коридора VIII был подготовлен план действий, предусматривающий строительство железнодорожной линии с высокой пропускной способностью между портом Дуррес и аэропортом, и в настоящее время проводятся обсуждения, касающиеся кредита ЕБРР, для перехода к реализации этого плана действий.

Национальный план действий в области энергоэффективности (НПДЭЭ Албания) на 2010–2018 годы

- В рамках стратегии энергоэффективности применительно к транспортному сектору основное внимание будет уделяться автомобильному транспорту с целью увеличения доли железнодорожных перевозок. Усилия в области автомобильного транспорта будут сосредоточены на достижении баланса между общественным и частным транспортом.

Национальный план Албании в области транспорта (пятилетний обзор)

- Общая цель Национального плана Албании в области транспорта (НПАТ) заключается в создании безопасной, надежной, эффективной и полностью интегрированной транспортной системы и инфраструктуры, которая будет удовлетворять потребности грузоперевозчиков и пассажиров и отвечать требованиям экологичности и экономической устойчивости. В соответствии с этим планом необходимо поддержать государственные стратегии экономического и социального развития, а также оптимальной интеграции транспортных систем страны в международные, европейские и региональные транспортные сети.
- С учетом этих принципов НПАТ предусматривает следующие основные конкретные задачи:
  - создание нормативно-правовой системы, которая способствует оптимальному функционированию транспортной системы;
  - поддержка экономического развития;
  - обеспечение равного доступа к транспортным услугам на уровне всей страны для достижения оптимального баланса в развитии ее регионов;
  - уменьшение числа узких мест в секторе транспорта;
  - содействие интеграции с Европейским союзом и удовлетворение спроса на перевозки в южной части Балканского региона;
  - повышение безопасности, качества и надежности транспортной системы;

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• уделение большего внимания обслуживанию пассажиров и грузовых перевозчиков в качестве клиентов и пользователей;</li> <li>• создание экологически устойчивой транспортной системы;</li> <li>• обеспечение прозрачности в принятии решений.</li> </ul> <p>В рамках Берлинского процесса и Повестки дня/инициативы в области развития сообщения правительство намерено расширять региональное сотрудничество. К основной сети ТООУВЕ отнесены следующие сегменты дорожной сети Албании: 1) национальный автодорожный коридор Север–Юг, являющийся частью согласованной автомагистрали между побережьями Адриатического и Ионического морей, проходящей через территорию Хорватии, Боснии и Герцеговины, Черногории, Албании и Греции; 2) участок Дуррес – Морина, являющийся частью автомагистрали Ниш – Приштина – Дуррес, соединяющей существующий коридор X с Адриатическим побережьем; а также 3) коридор VIII – автомагистраль между побережьями Адриатического и Черного морей.</p> <p>Эксперты министерства транспорта и инфраструктуры (МТИ) Албании принимают активное участие в многочисленных международных региональных проектах, включая проект «ИНТЕРМОДАЛ» (Модель интермодальных перевозок для развития Адриатической прибрежной зоны). Этот проект финансируется Европейской комиссией через механизм помощи на этапе, предшествующем присоединению (ПТГС стран Адриатики на основе МПП на 2007–2013 годы).</p> <p>Цель проекта заключалась в содействии диалогу в рамках ПТГС по проблемам интермодальной мобильности применительно к городскому и туристическому транспорту и повышению осведомленности населения об экологических решениях в сфере мобильности.</p> <p>В частности, было проведено совещание во Влёре («Интермодальность в странах Адриатического и Ионического побережья: обмен информацией в рамках ПТГС о проектах местных стратегических планов развития устойчивой интермодальной мобильности»).</p> <p>Албания и РКИКООН</p> <p>Албания ратифицировала Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) и Киотский протокол к ней в качестве Стороны, не включенной в приложение I. В ходе международных переговоров по проблемам изменения климата Албания выражает позицию Европейского союза с учетом ограничений, обусловленных тем, что она является Стороной, не включенной в приложение I, которая обязуется</p>

осуществлять соответствующие национальным условиям действия по предотвращению изменения климата (НАМА).

Вклад Албании в глобальный объем выбросов парниковых газов является относительно низким и, по оценкам, в среднем составляет 9,4 млн. тонн/год в экв. CO<sub>2</sub>.

Это объясняется тем, что свыше 95% вырабатываемой в Албании электроэнергии приходится на гидроэлектрические источники, а энергоинтенсивные отрасли промышленности прекратили свое существование. Отраслями, на которые приходится наибольший вклад в общие выбросы парниковых газов в Албании, являются транспорт (мобильные источники выбросов), за которым следуют сельское хозяйство и сектор переработки отходов. При отсутствии мер, направленных на сокращение выбросов парниковых газов (ПГ), в ближайшие годы уровень этих выбросов в стране будет возрастать.

Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальный экологический фонд (ГЭФ) оказывают Албании поддержку в реализации ряда мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним, в том числе путем создания и укрепления соответствующего потенциала, а также осуществления конкретных практических проектов.

Кроме того, албанские эксперты в области транспорта также придают весьма большое значение продвижению национальных интересов в международных координационных органах. Речь идет, в частности, о текущей деятельности в рамках Группы по транспорту Международного транспортного форума (МТФ) (ЕКМТ).

Албания сотрудничает с соседними странами в работе по включению некоторых ключевых транспортных сегментов базовой сети ТООУВЕ в основную сеть ТЕС-Т, что послужит стимулом для совершенствования национальных стандартов Албании, касающихся автодорожной сети, в целях приведения их в соответствие со стандартами ЕС.

3	Расходы и цены	
3.1	Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	<p>Предпосылкой создания условий для добросовестной конкуренции между различными видами транспорта служат разработка и внедрение справедливых и эффективных механизмов ценообразования. Это означает, что в ценах необходимо учитывать использование ресурсов и следует также отражать все внешние издержки.</p> <p>В этой связи Албания приступила ко внутренней оценке стратегии взимания платы за проезд (СПП).</p> <p>СПП послужит для правительства Албании стратегическим документом по вопросам использования в стране системы взимания платы за проезд. В этом документе будет</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
	<p>определена цель взимания платы за проезд; в частности, в нем будет указано, будут ли полученные средства главным образом использоваться для строительства новых объектов (на основе концессионных договоров) или ремонта существующих дорог. С учетом передовой практики стран Европы и соответствующего законодательства ЕС будет определена структура тарифов. Будет также подготовлен рамочный документ с оценкой целесообразности введения платы за проезд на соответствующих участках дорог, исходя из которого будет составлен перечень подходящих участков (существующей сети) с правилами взимания платы, основанными на уровне атмосферного и шумового загрязнения, источником которого являются большегрузные транспортные средства.</p> <p>Глобальная цель стратегии Албании в области транспорта состоит в дальнейшем развитии целостной национальной транспортной системы и значительном совершенствовании ее взаимоувязки, эксплуатационной совместимости и интеграции с международными/европейскими транспортными системами более широкого охвата, а также на региональном уровне.</p>
3.2 Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	МТИ проявило особую заинтересованность в развитии таких интермодальных объектов, как пассажирские пересадочные станции и логистические центры, в целях создания эффективной мультимодальной сети.
4 Сети, терминалы и логистические центры	<p>4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)</p> <p>Основой для существующих правовых рамок в области комбинированных перевозок является Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), ратифицированное Народным собранием законом № 9873 от 14 февраля 2008 года, однако Протокол к СЛКП по внутренним водным путям (13 ноября 1997 года) еще не ратифицирован.</p> <p>В соответствии с одной из статей Кодекса железнодорожного транспорта страны Республика Албания поддерживает деятельность по планированию и созданию железнодорожной инфраструктуры.</p>
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	МТИ Албании приняло участие в проекте «Улучшение доступности на пограничных переходах в целях интеграции Юго-Восточной Европы» (ACROSSEE) (SEE/D/0093/3.3/X, который совместно финансировался в рамках Программы транснационального сотрудничества ЕС «Юго-Восточная Европа», осуществлялся в соответствии с новыми руководящими принципами для ТЕС-Т ЕС и был направлен на улучшение доступности на пограничных переходах в Юго-Восточной Европе. Эта цель была достигнута путем поддержки приоритизации и оптимизации су-

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	<p>шествующей сети и расширения транспортной сети ЕС к Западным Балканам.</p> <p>«Албанские железные дороги» и сектор железнодорожного транспорта осуществляют шаги, направленные на реализацию выводов по этому вопросу, сделанных представителями стран Западных Балкан в ходе встречи на высшем уровне, проведенной 27 и 28 августа 2015 года в Женеве.</p> <p>В Республике Албания функционируют четыре морских порта, находящихся в собственности государства, а также два нефтяных терминала, финансируемых в рамках государственно-частного партнерства. Одной из главных задач правительства Албании является совершенствование и модернизация портовой инфраструктуры для обеспечения ее соответствия минимальным стандартам и облегчения мультимодальных перевозок. Кроме того, был осуществлен ряд проектов финансирования развития портового хозяйства, включая строительство новых причалов для обеспечения возможности использования других транспортных средств и совершенствование портовой инфраструктуры для облегчения обработки грузов, доставляемых судами.</p>
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<p>Эти меры включают устранение нефизических препятствий для перевозок на региональном уровне, негативно влияющих на продолжительность поездки и дорожные расходы, включая административные формальности и процедуры пересечения границ для предотвращения дальнейших потерь времени и доходов и повышения предсказуемости функционирования и надежности системы.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Создание дополнительной инфраструктуры и транспортных терминалов, а также укрепление логистических цепочек и повышение степени эксплуатационной совместимости на основе технических стандартов позволит повысить качество обслуживания в транспортной сети.</li> </ul>
5 Эксплуатационная совместимость	<p>5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации</p> <p>В соответствии с новым кодексом железнодорожного транспорта 2015 года (проект) для контроля за безопасностью железнодорожных перевозок используются контрольно-управляющие и сигнальные системы (КУС). Проектирование, изготовление и обслуживание КУС осуществляется в соответствии со стандартами, определенными в правилах, разработанных Управлением по вопросам безопасности на железных дорогах (отдел УБЖД по стандартам и эксплуатационной совместимости). Соответствующие положения были утверждены министром транспорта и применяются проектировщиками, изготовителями и управляющим железнодорожной инфраструктурой. Связь между сотрудниками, непосредственно занимающимися регулированием движения на железнодорож-</p>

ном транспорте, поддерживается при помощи инфраструктуры электронных сетей связи.

В соответствии с новым кодексом железнодорожного транспорта 2015 года (проект) управляющий инфраструктурой разрабатывает и утверждает КУС и методы эксплуатации систем связи на основе стандартов УБЖД. Система знаков и сигналов предназначена для тех, кто не относится к числу активных участников железнодорожного движения, включая пассажиров, пешеходов, автотранспортные средства и т.д. Форма, размеры, цвета, местоположение и т.д. знаков, относящихся к этой системе, отвечают стандартам, указанным в правилах, принятых УБЖД. Расположение знаков и сигналов соответствует организации и процессам обслуживания на железнодорожном транспорте и требованиям в области безопасности. Знаки и сигналы имеют то же значение, что и в рамках всей железнодорожной сети ЕС. Электрификация железнодорожной сети осуществляется в соответствии с техническими стандартами, принятыми УБЖД во исполнение положений этого кодекса.

### 5.2 Внедрение электронных информационных систем

Албания прилагает усилия для повышения степени эксплуатационной совместимости своей сети в соответствии с европейскими стандартами. В частности, Албания твердо намерена ввести Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в соответствии с решением ЕС 2012/88/EU и на основе Национального плана действий в области транспорта.

Интеллектуальные транспортные и коммуникационные системы, в том числе системы обнаружения и отслеживания подвижного состава, включены в пакет технических работ № 4, являющийся составной частью проекта развития партнерских связей между «Албанскими железными дорогами» и другими предприятиями железнодорожного транспорта в регионе, в частности БДЖ (Болгария). Встреча по проекту «Мультимодальная платформа ADB» завершилась подписанием меморандума о взаимопонимании между 42 партнерами проекта и Управлением железнодорожной инфраструктуры «Албанских железных дорог». Подготовка рамочной основы для инструментов в сфере информационно-коммуникационных технологий для мультимодальной платформы «Адриатика – Дунай – Черное море (ADB)», сопровождалась проведением обследования существующих инструментов обнаружения и отслеживания на железнодорожном транспорте. Соответствующие мероприятия проводятся преимущественно в Италии (Апулия), Греции, Албании и Черногории. Внедрение инструментов в сфере информационно-коммуникационных технологий сопровождается согласованием существующих инструментов для выбранного вида транспорта (железные дороги).

### 5.3 Прочие меры



	Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
6	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1	Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>«Албанские железные дороги» ежегодно получают субсидии из государственного бюджета для повышения качества пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в размере 4,5 млн. долл. США.</p> <p>Кроме того, предприятие получает государственные средства, выделяемые в качестве финансовой помощи, на цели восстановления и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры.</p> <p>Эти средства расходуются на текущий ремонт инженерных сооружений (мосты, водопропускные трубы, тоннели, виадуки) и обеспечение готовности подвижного состава к работе (локомотивы и вагоны, балласт, остекление и освещение для рельсовых транспортных средств, запасные части для них).</p> <p>«Албанские железные дороги» направили запрос на получение финансовой поддержки для возобновления железнодорожного сообщения с уделением особого внимания сообщению с соседними странами для осуществления международных грузовых перевозок. В этой связи предприятие выделило средства на проведение исследования, касающегося реконструкции железнодорожной линии Дуррес – Рогожина – Эльбасан – Поградец – Лин до границы с БЮРМ.</p> <p>Средства для финансирования строительства железнодорожной инфраструктуры поступают из различных источников, включая государственный бюджет, кредиты и договоры лизинга, а также другие источники, в частности гранты, ПГЧС и частные инвестиции. Средства, выделяемые для финансирования обязательств, предусмотренных Кодексом железнодорожного транспорта применительно к инфраструктуре, будут определены в договоре между управляющим государственной железнодорожной инфраструктурой и компетентными органами, заключаемом сроком на пять лет. Эти органы будут каждые пять лет пересматривать суммы выделяемых средств. Средства будут выделяться в соответствии с пятилетней инвестиционной программой Совета министров, а соответствующие суммы определены в пятилетнем договоре, подписанном министром транспорта, министром финансов и управляющим инфраструктурой общественного транспорта. Управляющий инфраструктурой разрабатывает бизнес-план, охватывающий инвестиции и другие финансовые меры для развития инфраструктуры. Этот план составляется для оптимального и эффективного использования инфраструктуры, ее развития, обеспечения финансовой сбалансированности самого плана и определения средств для достижения этих целей. Бизнес-план утверждается министерствами, в ведении которых находятся объекты железнодорож-</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
6.2 Финансовая поддержка деятельности (целевая, на начальном этапе и т.д.)	ной инфраструктуры, т.е. Министерством транспорта и Министерством финансов.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	НП
7 Нормативные меры поддержки	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	<p>Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни:</p> <p>В летний период с 15 мая по 30 сентября движение грузовых автотранспортных средств и прицепов весом свыше 7,5 т запрещено по субботам с 4 ч. 00 м. до 12 ч. 00 м. и по воскресеньям и в праздничные дни с 12 ч. 00 м. до полуночи.</p> <p>Ежегодно 28 и 29 ноября (конкретное время начала и окончания действия запрета ежегодно публикуется заблаговременно до начала периода отпусков) движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено с 14 ч. 00 м. до полуночи (накануне), с 12 ч. 00 м. до полуночи в первый день и с 12 ч. 00 м. до 2 ч. 00 м. во второй день на некоторых основных дорогах.</p> <p>Запрет на движение грузовых транспортных средств в выходные дни и летний период не распространяется на перевозки в военных целях, транспортные средства, перевозящие продукты питания и воду, транспортные средства СМИ и связи и т.д.</p>
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	НП
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожно-транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	<p>Закон № 8378 от 22 июля 1998 года «Дорожный кодекс Республики Албания» с внесенными поправками соответствует директиве 96/53/ЕС Совета от 25 июля 1996 года, в которой для определенных автотранспортных средств, используемых для перевозок в пределах Сообщества, установлены максимальные разрешенные размеры для национального и международного движения и максимально разрешенные веса для международного движения.</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
7.4 Упрощение контроля документов	<p>Было достигнуто соглашение с соответствующим компетентным органом Германии, предусматривающее использование общих разрешений на осуществление комбинированных дорожно-морских перевозок грузов, включая перевозки «Ро-Ро».</p> <p>МДП является самым оптимальным решением для содействия развитию интермодальных перевозок.</p>
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	<p>Албания подписала два двусторонних соглашения (с Болгарией и Австрией), однако их выполнение еще не началось, поскольку международные мультимодальные перевозки в настоящее время не осуществляются.</p>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	<p>Правилами в отношении ограничения веса транспортных средств не предусматриваются допуски. Поэтому в принципе любое нарушение является наказуемым. На основании Дорожного кодекса Албании в случае нарушения безопасности дорожного движения могут быть введены более жесткие санкции (например, запрет на движение транспортного средства). Безопасности дорожного движения может угрожать целый ряд факторов. В любом случае считается, что угроза дорожной безопасности создается, если превышение максимальной разрешенной общей массы составляет более 5%, а максимальной разрешенной нагрузки – более 10%.</p>
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	<p>В соответствии с транспортным и трудовым законодательством Албании время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контейнерным составом («Ро-Ро» и «Ро-Ла»), будет засчитываться в качестве периода отдыха.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решение Совета министров № 1243 от 10 сентября 2008 года «Об организации рабочего времени лиц, занятых в автомобильных перевозках, графике работы водителей и записывающем оборудовании».</li> <li>• РСМ № 207 от 25 февраля 2009 года «Об утверждении правил проведения проверок в помещениях предприятий и придорожных проверок в связи с выполнением предписаний в отношении рабочего времени лиц, занятых в автомобильных перевозках, и графика работы водителей».</li> </ul>
8 Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	<p>Правительство Албании приняло постановление № 2638 от 10 июня 2011 года (опубликовано в Официальном вестнике № 98 от 20 июля 2011 года) о лицензировании железнодорожных предприятий, касающееся предоставления, срока действия, изменения, приостановления действия и отмены разрешения на осуществление профессиональной деятельности для действующих и будущих железнодорожных перевозчиков.</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
	<p>В секторе железнодорожного транспорта действует постановление № 3602 от 18 сентября 2011 года о погрузке и разгрузке грузов, перевозимых железнодорожным транспортом (Официальный вестник № 126 от 9 апреля 2011 года).</p> <p>Также было принято и соблюдается постановление № 118 от 13 декабря 2012 года о перевозке опасных грузов по железным дорогам на основе Европейских правил МПОГ.</p> <p>Компенсация убытков, связанных с выполнением обязательств по договорам на обслуживание населения железнодорожным транспортом, была утверждена министерской инструкцией № 10 от 9 июля 2012 года.</p> <p>Новый кодекс железнодорожного транспорта 2015 года (проект) включает принципы открытого доступа для железнодорожных операторов (открытость рынка), безопасности в сфере мобильности, независимого предоставления услуг, эксплуатационной совместимости, открытого и конкурентного рынка, прозрачности, отсутствия дискриминации, охраны окружающей среды и экономии энергии.</p> <p>Новый кодекс железнодорожного транспорта призван содействовать созданию более эффективной и конкурентоспособной системы железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта и формированию условий, при которых железнодорожные предприятия получают статус независимых операторов, выступающих в роли коммерческих субъектов, способных адаптироваться к требованиям рынка.</p>
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	НП
9	Мониторинг рынка
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Институт транспорта и Институт статистики Республики Албания осуществляют сбор данных о транспорте и публикуют периодические и ежегодные бюллетени в соответствии с методологией ЕС.
9.2 Составление перечня узких мест	Узкие места автодорожной и железнодорожной инфраструктуры совместно анализируются МТИ и албанскими предприятиями автодорожной и железнодорожной инфраструктуры («Албанское управление дорожного хозяйства» и АО «Албанские железные дороги»), а также Институтом транспорта. Эти обследования позволяют спрогнозировать спрос на ресурсы дорожного движения и опираются на модели распределения движения и анализа пропускной способности. Их результаты послужили ценным вкладом в составление долгосрочной целевой программы развития транспортной сети на период до 2030 года («Первый пятилетний обзор НПАТ») и приведены в ежегодном докладе.

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	<p>Албания не имеет центра поддержки каботажных перевозок: основное внимание уделяется железнодорожной и автодорожной инфраструктуре. Как правило, большая часть грузов, ввозимых в Албанию, поступает из итальянских портов, а на порты других стран Средиземноморья приходится лишь малая доля. Новый центр развития каботажного судоходства в Албании принесет стране большую пользу, поскольку он позволит осуществлять мониторинг, поддержку и содействовать применению каботажного судоходства с использованием албанских портов.</p> <p>Вместе с тем Албания заинтересована в разработке концепции «морских автомагистралей» (которая первоначально была предложена в «Белой книге» по транспорту в 2001 году в качестве «реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту» и подтверждена в ходе ее среднесрочного обзора в 2006 году и позднее в «Белой книге» по транспорту 2011 года), поскольку эта концепция направлена на введение в действие в Европе новых интермодальных логистических цепочек на базе морского транспорта. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом.</p>
10 Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	<p>Албания: План устойчивого развития транспорта - исследование, проводимое при поддержке ЕБРР.</p> <p>Основные задачи</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Задача 1 – Расчет исходного уровня энергопотребления с указанием предварительных результатов по национальному исходному уровню выбросов и расхода энергии, связанных с транспортной деятельностью.</li> <li>• Задача 2 – Определение целей в области устойчивости, которые будут включены в указанный План устойчивого развития транспорта, а также ключевых факторов устойчивости.</li> <li>• Задача 3 – Обзор примеров передовой практики, которые могут оказаться подходящими для Албании, и выбор методологического подхода для их применения в стране.</li> </ul> <p>В рамках Национальной энергетической стратегии (2008–2020 годы) правительство Албании намерено реализовать стратегические и практические меры в области энергоэффективности. Эта стратегия была разработана в целях согласования соответствующих требований с требованиями ЕС в контексте более широкого процесса подготовки к присоединению. Для достижения целей, предусмотренных Национальной энергетической стратегией, был подготовлен Национальный план действий в области энергоэффективности (НПДЭЭ), в котором определены целевые показатели экономии энергии по секторам, включая сектор транспорта. НПДЭЭ дополняет Национальный</p>

Цели и вопросы <sup>1</sup>	Разъяснения
11 Операторы интермодальных транспортных цепочек	<p>план Албании в области транспорта, который направлен на создание безопасных, надежных, эффективных и интегрированных транспортных сетей. Другие меры включают создание ЕС и Албанией центра энергоэффективности в целях реализации проектов технической помощи (за счет средств ЕС) и подготовки нового закона об энергоэффективности, в основу которого также будут положены директивы ЕС.</p>
11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Соглашение о пересечении границ с Черногорией было подписано 3 августа 2012 года и ратифицировано Народным собранием 27 декабря 2012 года (закон № 128/2012). Увеличился объем грузовых железнодорожных перевозок, в частности международных перевозок в соседнюю Черногорию.</li> <li>• Албания наряду с Черногорией и другими странами принимает участие в проекте строительства автомагистрали между побережьями Адриатического и Ионического морей, в том числе в рамках Берлинского процесса (расширение транспортных связей).</li> <li>• Международное многостороннее соглашение о создании в Юго-Восточной Европе железнодорожной сети с высокой пропускной способностью (Афины, 27 января 2006 года) было ратифицировано национальным законом № 9620 от 16 октября 2006 года и указом № 5094 Президента Албании от 2 ноября 2006 года (железнодорожные транспортные оси № 4 и 10).</li> </ul>
11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	Без особых комментариев.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Без особых комментариев.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Никакой дополнительной поддержки в области эксплуатации маршрутных составов не оказывается.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	<p>Доработанное описание железнодорожной сети было опубликовано на официальном веб-сайте «Албанских железных дорог» (HSH.com.al). Оно было подготовлено в соответствии с железнодорожным правом Албании, директивами ЕС и требованиями «Рейл Нет Юроп» и служит источником информации для внутренних и международных перевозчиков и операторов. Описание железнодорожной сети содержит общую информацию о железнодорожном сообщении, условиях доступа к инфраструктуре и плате за пользование ее объектами. Описание железнодорожной сети подлежит ежегодному пересмотру.</p>