



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2004/3
12 January 2004

RUSSIAN
Original: [FRENCH](#)

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ВО ВНУТРЕННЕМ ТРАНСПОРТУ**

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным
перевозкам и логистике*

(24 и 25 марта 2004 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

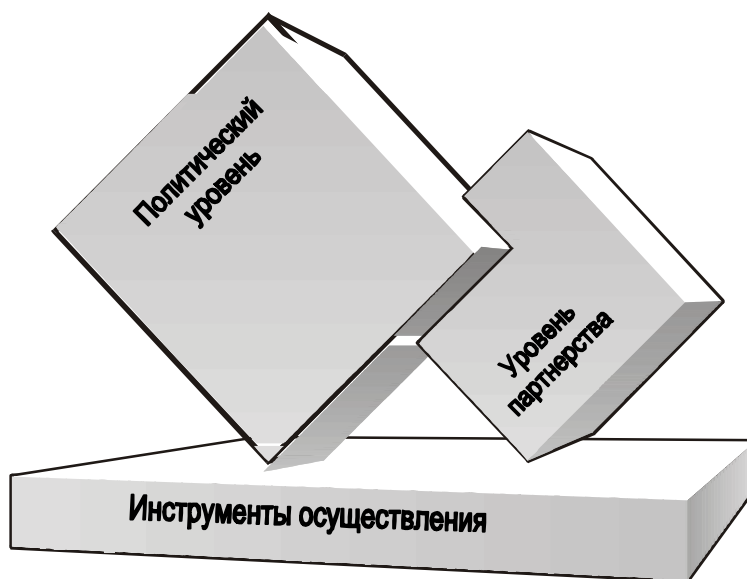
(Сорок первая сессия, 25 марта 2004 года,
пункт 6 повестки дня)

**РАЗВИТИЕ КОМБИНИРОВАННЫХ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
НА ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ**

Помощь в заключении соглашений между государственным и
частным сектором

Записка Председателя

* ЕКТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, учредив Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, в составе отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегмент ЕЭК ООН - включает Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике.



Примечание: Настоящая записка была подготовлена Председателем для оказания содействия в рассмотрении Рабочей группой документа TRANS/WP.24/2003/6. В ней содержатся примеры основных элементов и результатов, которые могли бы найти отражение в Соглашении СЛКП.

А. ВВЕДЕНИЕ

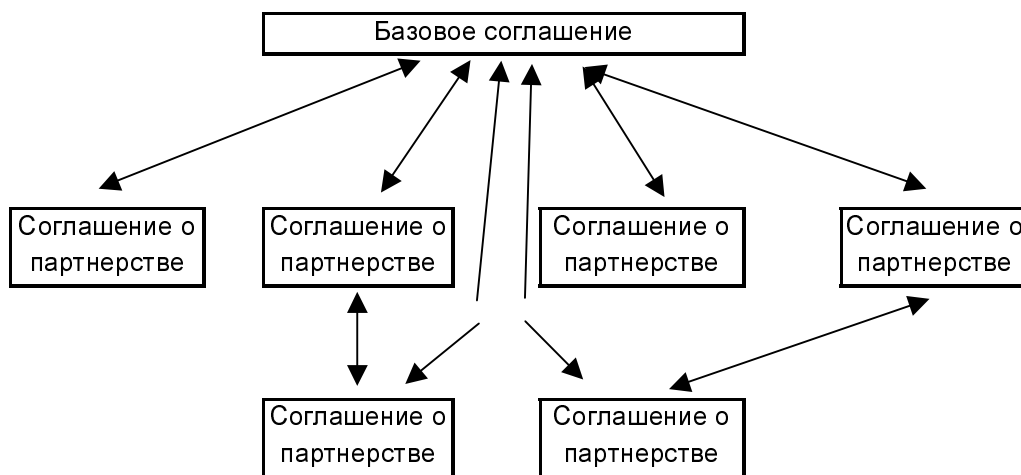
1. Соглашение СЛКП и Протокол ВВП (о комбинированных перевозках по внутренним водным путям) к нему, которые были разработаны и осуществляются под эгидой ЕЭК ООН, затрагивают различные стороны и требуют применения различных мер.

2. В то же время министры европейских стран в рамках ЕКМТ обязались развивать комбинированные перевозки на основе принятия, в частности, сводной резолюции № 2002/2 и резолюции № 97/6.

3. В общих правовых и политических рамках Соглашения СЛКП и Протокола ВВП к нему содействие развитию международных комбинированных и интермодальных перевозок в общеевропейских масштабах может рассматриваться на следующих двух уровнях (см. схему ниже):

- на политическом уровне: такие межправительственные договоренности, как планы действий или базовые соглашения;
- на уровне партнерских отношений: соглашения о партнерстве между предприятиями, заинтересованными в достижении поставленных целей, для усовершенствования международных комбинированных или интермодальных перевозок.

4. Для содействия осуществлению этих соглашений могут быть приняты конкретные меры посредством использования существующей оптимальной практики. Эти отнюдь не исчерпывающие меры определены в главе "Инструменты осуществления" настоящего документа. Они не имеют законодательного характера, но могут способствовать проведению переговоров.



5. Если какое-либо соглашение о партнерстве не позволяет достичь консенсуса по отдельным аспектам, то заинтересованные стороны могут обратиться к политическим кругам с целью:

- разрешения спора;
- выполнения посреднических функций;
- заключения базового соглашения.

6. В целом различные участники, представляющие институциональные или экономические круги, должны информироваться о соглашениях, заключаемых теми или иными сторонами.

V. БАЗОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

7. Цель базового соглашения состоит в оказании помощи Договаривающимся сторонам СЛКП в принятии межправительственных планов действий или аналогичных соглашений.

8. Такой план действий или базовое соглашение свидетельствует о том, что правительство обязуется поддерживать процесс развития комбинированных и интермодальных перевозок и создавать условия, позволяющие различным участникам от государственного или частного сектора сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных комбинированных или интермодальных перевозок как автомобильным, железнодорожным транспортом, так и по внутренним водным и морским путям в определенных транспортных коридорах и/или регионах.

9. Это соглашение может быть заключено по просьбе сторон, подписавших соглашение о партнерстве.

I. Общие и политические рамки

10. Описание политических и экономических мотивов правительств для координации транспортной политики, объединения технических знаний и согласования всей соответствующей деятельности в целях стимулирования эффективных комбинированных и интермодальных перевозок в рамках устойчивой транспортной политики.

II. Заинтересованные участники

11. Определение правительств и при необходимости регламентирующих органов, ответственных за одобрение и/или подписание плана действий или базового соглашения на двустороннем, трехстороннем и даже многостороннем уровне.

III. Сфера применения

12. Определение масштабов деятельности посредством составления, например, перечня коридоров, транспортных линий, областей деятельности (инфраструктуры, эксплуатация, регламентация и т.д.), основных заинтересованных участников деятельности.

IV. Меры по достижению поставленных целей

1) Цели

Описание согласованных и предполагаемых результатов реализации плана действий или базового соглашения с охватом как конкретных, так и общих вопросов. Речь может идти о рекомендации заключить соглашения о партнерстве между различными участниками как комбинированных, так и интермодальных перевозок.

2) Анализ ситуации

Определение проблем и причин на основе данных, полученных в ходе проведения технико-экономических обоснований, в процессе эксплуатации соответствующих линий либо в результате опросов. Анализ соответствия нормативных текстов результатам изучения ситуации.

3) Сопоставление текущей ситуации с поставленными целями

Описание конкретных задач, которые надлежит выполнить, и результатов, которые надлежит достичь в соответствии с поставленными целями, и определение критериев оценки последствий.

Стандарты и параметры инфраструктуры и услуги, предусмотренные в Соглашении СЛКП и Протоколе ВВП к нему, можно было бы определить в качестве минимальных критериев для сопоставления.

Могут быть также включены такие меры стимулирования (например, в виде премий и санкций) и облегчения, как льготные разрешения на проезд по автодорогам, освобождение от ограничений на поездки (выходные и праздничные дни, движение в ночное время или ограничения по весу и т.д.) и упрощенные процедуры пересечения границ.

4) Последствия

4.1) Проводящиеся мероприятия

Определения условий проведения соответствующих мероприятий с целью достижения запланированных результатов. В зависимости от намеченной цели эти мероприятия могут проводиться в рамках специальных или рабочих групп.

4.2) Стимулирование на правительственном уровне

Определение нормативного плана в рамках инфраструктуры, облегчающего проведение мероприятий.

5) Оценка

Проведение оценки результатов мероприятий и их соотнесение с поставленными целями и предполагаемыми результатами. Эта оценка позволит при необходимости изменять принятые обязательства для усовершенствования поставленных целей.

С. СОГЛАШЕНИЕ О ПАРТНЕРСТВЕ

13. Соглашение о партнерстве направлено на оказание помощи различным сторонам, составляющим логистическую цепь операторов предприятий, имеющих отношение к интермодальным перевозкам, например железнодорожных компаний, экспедиторских фирм, органов, отвечающих за железнодорожные инфраструктуры, и операторов терминалов Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП, в заключении соглашений о партнерстве, соответствующих договоров или других аналогичных соглашений о сотрудничестве.

14. Это соглашение в конечном счете может быть подготовлено по просьбе сторон, подписавших базовое соглашение.

15. По соображениям конфиденциальности, различия обстоятельств, характера и числа заинтересованных партнеров, в этом соглашении не должны затрагиваться вопросы, имеющие чисто коммерческий характер.

I. Цель соглашения

16. Речь может идти о следующих двух случаях:

- заключаемое первоначально базовое соглашение: описание целей, поставленных в базовом соглашении;
- заключение соглашения о партнерстве без первоначального базового соглашения: описание целей, представляющих интерес для всех соответствующих сторон и направленных на устранение выявленных проблем.

17. К подписанию базового соглашения можно прибегнуть при возникновении затруднений с проведением некоторых мероприятий.

18. В обоих случаях речь идет об описании типа партнерских отношений и уровня участия, например в договоре, базовом соглашении, заявлении о намерениях, контракте и т.д.

II. Сфера применения

19. Описание области сотрудничества (типа деловой активности и вида груза, исключительной тяги и т.д.) и сферы деятельности (транспортные коридоры/линии, обслуживаемые регионы и т.д.).

III. Заинтересованные участники

20. Определение активных и/или пассивных заинтересованных участников от государственного и/или частного сектора и вовлечение их в проводящиеся мероприятия.

21. Речь может идти о железнодорожных компаниях; органах, управляющих железнодорожными инфраструктурами; компаниях, осуществляющих интермодальные перевозки; операторах терминалов; автотранспортных компаниях; операторах внутреннего водного транспорта; экспедиционных агентствах; грузоотправителях; таможенных органах; санитарных, ветеринарных или фитосанитарных и других органах, ответственных за осуществление контроля на границах; и т.д.

IV. Меры по достижению поставленных целей

1) Цели

Четкое определение ответственности и критериев функционирования каждого из основных участников международных интермодальных перевозок.

На международном уровне соглашение такого типа могло бы способствовать, в частности, освещению роли каждого из участников и обеспечению конкурентоспособности международных комбинированных и интермодальных перевозок (по автомобильным дорогам/железным дорогам/водным путям) в некоторых четко указанных транспортных коридорах.

2) Анализ ситуации

Определение проблем и причин их возникновения на основе данных, полученных в ходе проведения технико-экономических обоснований, в процессе эксплуатации соответствующих линий либо в результате опросов. Анализ соответствия нормативных текстов результатам изучения ситуации.

3) Сопоставление текущей ситуации с поставленными целями

Описание конкретных задач, которые надлежит выполнить, и результатов, которые надлежит достичь, в соответствии с поставленными целями и определение критериев оценки последствий.

Стандарты и параметры инфраструктуры и услуг, предусмотренные в Соглашении СЛКП и Протоколе ВВП к нему, можно было бы определить, в частности, в качестве минимальных критериев для сопоставления. Могут быть также включены такие меры стимулирования (например, в виде премий или санкций) и облегчения, как льготные разрешения на проезд по автодорогам, освобождение от ограничения на поездки (выходные, праздничные дни, движение в ночное время или ограничения по весу) и упрощенные процедуры пересечения границ.

4) Последствия

4.1) Проводящиеся мероприятия

Описание возможностей проведения оговоренных мероприятий и выполнение поставленных целей (план и методы работы). В зависимости от намеченной цели эти мероприятия могут проводиться в рамках специальных или рабочих групп. Помимо непосредственно заинтересованных сторон, в этой деятельности могли бы также принять участие, возможно в качестве наблюдателей, и другие представители или эксперты, включая государственные органы власти.

4.2) Определение ответственности

Описание каждой задачи и определение ответственного или ответственных за каждый соответствующий вид деятельности в предусмотренной области (перевозчики, управляющие инфраструктур, операторы, тяговики и т.д.).

4.3) Финансирование

Определение всех сторон, которые должны участвовать в финансировании предусмотренных операций. Согласование степени участия каждой из них и составление плана финансирования.

4.4) Ожидаемые результаты

Описание предполагаемых результатов для достижения поставленных целей и определение критериев оценки последствий. Для достижения этих целей и для возможной оценки последствий и степени выполнения принятых обязательств могут быть включены поддающиеся оценке ключевые показатели эффективности, перечисленные в главе "Инструменты осуществления".

Стандарты и параметры инфраструктур и услуг, предусмотренные в Соглашении СЛКП и Протоколе ВВП к нему, будут определены в качестве приемлемого минимума.

4.5) График реализации

Определение графика проведения мероприятий и выполнения задач с возможным отражением в нем соответствующих этапов. Эти этапы позволят согласовать интенсивность мероприятий с поставленными целями.

Соглашение о партнерстве может осуществляться в виде непрерывного процесса без конкретно установленных сроков, однако в рамках каждой цели или задачи должны указываться конкретные сроки реализации.

Результаты реализации различных этапов должны доводиться до сведения сторон, подписавших базовое соглашение, если это соглашение было подписано.

4.6) Наблюдение и контроль

Учреждение руководящего комитета для наблюдения за осуществлением предусмотренных мероприятий, за соблюдением обязательств о финансировании, за оценкой масштабов и степени заинтересованности в возможном увеличении сметы или в изменении программы.

Руководящий комитет может запросить поддержку в виде экспертизы или помощи со стороны эксперта по конкретному аспекту проведенных или проводящихся мероприятий.

Финансисты могут оговорить предоставление им права контроля за надлежащим использованием расходующих средств.

4.7) Санкции

При необходимости предусматриваются положения, касающиеся:

- нарушений, совершаемых операторами комбинированных или интермодальных перевозок; защиты данных; мер, принимаемых в непредвиденных ситуациях; несоблюдения технических требований; и т.д.;
- партнеров, не достигающих поставленных целей.

5) Спор между участниками

Обращение к представителям политических или институциональных кругов в том случае, если участники экономической деятельности не могут достичь консенсуса, как при разработке соглашения о партнерстве, так и в ходе проведения мероприятий.

6) Оценка

Проведение оценки результатов мероприятий и их соотнесение с поставленными целями и предполагаемыми результатами.

Эта оценка позволит при необходимости изменять принятые обязательства для усовершенствования поставленных целей.

D. ИНСТРУМЕНТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

I. Примеры базовых соглашений (текст соглашений может быть включен позднее)

- 1) "План действий для Бреннера - 2005 год": одобрен 28 ноября 2002 года министрами транспорта Австрии, Германии и Италии; обзор хода осуществления предполагается провести осенью 2003 года.
- 2) Меморандум о взаимопонимании по вопросу об учреждении специальной международной группы по анализу и урегулированию проблем в грузовом транспортном коридоре Север-Юг: подписан 9 января 2003 года министрами транспорта Германии, Италии, Нидерландов и Швейцарии.

II. Примеры соглашений о партнерстве (текст соглашений может быть включен позднее)

- 1) Декларация о повышении качества 95/20, подписанная ЕОКП, НОЖДФ, НОВОТРАНС и ПМТР.
- 2) Декларация о качестве, подписанная "НОЖДБ Б-Карго", ТРВ и ФЕБЕТРА (Бельгия).
- 3) Альпийское партнерство ("Ральпен") между бернско-альпийской железной дорогой (БЛС), ХУПАК и ЖДШК (Швейцария).

III. Руководство (текст руководства может быть включен позднее)

- 1) Руководство по повышению качества комбинированных перевозок, изданное в июне 2001 года и разработанное МСЖД.

IV. Основные показатели эффективности на национальном уровне

- 1) Соответствие - с точки зрения административных формальностей и технического состояния - интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов), передаваемых клиентами на погрузочный терминал (число ИТЕ и процентная доля в общем количестве на поезд - ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с их клиентами.

- 2) Соблюдение графика возврата автотранспортных средств (число ИТЕ, передаваемых максимум с 15-минутной задержкой, и процентная доля в общем количестве ИТЕ на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с их клиентами.

- 3) Соблюдение графика возврата железнодорожных составов (задержка в минутах по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля поездов в месяц).

Ответственный за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с их клиентами.

- 4) Соответствие - с точки зрения административных формальностей и технического состояния - железнодорожных вагонов и помещенных в них грузов, передаваемых на погрузочный терминал (число соответствующих требованиям вагонов и их процентная доля в общем количестве переданных вагонов на поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании и операторы интермодальных перевозок.

- 5) Соблюдение графиков отправки поездов (задержка в минутах по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

- 6) Соблюдение графиков прибытия поездов (задержка в минутах по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

- 7) Соблюдение графика подачи железнодорожных составов (задержка в минутах по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами интермодальных перевозок.

- 8) Соблюдение графика подачи автотранспортных средств (число ИТЕ, доставленных в переданных в течение 30 минут после прибытия клиента, и процентная доля в общем количестве на данный поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с их клиентами.

- 9) Соблюдение требований в отношении состояния ИТЕ, переданных в распоряжение клиентов (число поврежденных ИТЕ и процентная доля в общем количестве доставленных ИТЕ на поезд - совокупный ежемесячный показатель на поезд).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с их клиентами.

- 10) Соблюдение графика движения поездов по маршруту при согласованных объемах перевозок (количество перевезенных на поездах ИТЕ по маршруту - совокупный ежемесячный показатель на поезд по сравнению с предыдущим годом).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок.

- 11) Соблюдение требований в отношении согласованной загрузки поездов (нормы загрузки на поезд - среднемесячные показатели на поезд по сравнению с предыдущим годом).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

Ответственность участников на национальном уровне

		Грузооправители	Таможни	Предприятия, осуществляющие интермодальные перевозки	Железнодорожные предприятия	Операторы терминалов
Причины и проблемы	Основные показатели эффективности	Ответственные за контроль				
(1) Административное и техническое соответствие интермодальных транспортных единиц (ИТЕ)	- Число ИТЕ и процентная доля в общем количестве на поезд; - Ежемесячный показатель на поезд.	✓				
(2) Соблюдение графика возврата автотранспортных средств	- Число ИТЕ, передаваемых максимум с 15-минутной задержкой и процентная доля в общем количестве ИТЕ на поезд.	✓				
(3) Соблюдение графика возврата железнодорожных составов	- Задержка в минутах по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля поездов в месяц.	✓		✓		
(4) Техническое и административное соответствие вагонов и перевозимых в них грузов	- Число соответствующих требованиям вагонов и их процентная доля в общем количестве переданных вагонов на поезд; - Совокупный ежемесячный показатель на поезд.			✓	✓	
(5) Соблюдение графиков отправки поездов	- Задержка в мин. по сравнению с согласованным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц.				✓	
(6) Соблюдение графиков прибытия поездов	- Задержка в мин. по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих требованиям поездов в месяц.				✓	

		Грузооправители	Таможни	Предприятия, осуществляющие интермодальные перевозки	Железнодорожные предприятия	Операторы терминалов
Причины и проблемы	Основные показатели эффективности	Ответственные за контроль				
(7) Соблюдение графика подачи железнодорожных составов	- Задержка в мин. по сравнению с установленным графиком по каждому поезду и процентная доля соответствующих поездов в месяц.			✓	✓	
(8) Соблюдение графика подачи автотранспортных средств	- Число единиц, поданных в течение 30 мин. после прибытия клиента, и процентная доля в общем количестве на данный железнодорожный состав; - Совокупный ежемесячный показатель на железнодорожный состав.	✓		✓		
(9) Состояние ИТЕ при передаче клиентам	- Число поврежденных ИТЕ и процентная доля в общем количестве доставленных ИТЕ на железнодорожный состав; - Совокупный ежемесячный показатель на поезд.	✓		✓		
(10) Соблюдение графика движения поездов по маршруту при согласованных объемах перевозок	- Количество перевезенных на поездах ИТЕ по маршруту; - Совокупный ежемесячный показатель на железнодорожный состав по сравнению с предыдущим годом.			✓		
(11) Соблюдение требований в отношении согласованной загрузки поездов	- Нормы загрузки на поезд; - Среднемесячные показатели на железнодорожный состав по сравнению с предыдущим годом.				✓	

V. Основные показатели эффективности на международном уровне

- 12) Соблюдение требований в отношении системы бронирования на международных поездах (в случае необходимости).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок.

- 13) Соблюдение обязательных требований в отношении стыковки на границах, времени прибытия и отправления в пункте смены колесных пар.

Ответственность за контроль: железнодорожные компании.

- 14) Соответствие передаваемых данных (качество, своевременность и содержание) согласно требованиям Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕРТМС) - дополнительная оценка полноты передачи информации.

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами интермодальных перевозок.

- 15) Соблюдение требований в отношении проведения адекватного таможенного, санитарного контроля, контроля опасных грузов.

Ответственность за контроль: все партнеры.

- 16) Соблюдение требований в отношении надлежащей передачи документации: международной накладной МСЖД и другие технические документы (электронная накладная - в процессе распространения).

Ответственность за контроль: железнодорожные компании вместе с операторами интермодальных перевозок.

- 17) Прием интермодальных транспортных единиц на терминале прибытия оператором терминала в течение менее трех часов после прибытия поезда (время ожидания клиента должно быть менее 30 мин. [см. пункт 8]. Не применимо, если интермодальные транспортные единицы вывозятся клиентом более чем через три часа после прибытия поезда (образование затора в логистической цепи).

Ответственность за контроль: операторы интермодальных перевозок вместе с операторами терминалов.

Ответственность участников на международном уровне

		Грузооправители	Таможни	Предприятия, осуществляющие интермо-дальные перевозки	Железнодорожные предприятия	Операторы терминалов
Причины и проблемы	Основные показатели эффективности	Ответственные за контроль				
(12) Соответствие системы бронирования на международных поездах	В случае необходимости - надлежит определить			✓		
(13) Соблюдение графиков прибытия и отправления на границах и смены колесных пар	Надлежит определить		✓		✓	
(14) Соответствие передаваемых данных	Надлежит определить			✓	✓	
(15) Соответствие таможенного, санитарного контроля и контроля опасных грузов	Надлежит определить	✓	✓	✓	✓	✓
(16) Соответствие передаваемых данных	Надлежит определить			✓	✓	
(17) Прием ИТЕ на терминале прибытия оператором терминала	Надлежит определить			✓		✓
