



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2005/7
6 April 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике¹
(26-28 сентября 2005 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике
(Сорок четвертая сессия, 27 и 28 сентября 2005 года)

**"ТИПОВЫЕ" ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ И СОГЛАШЕНИЯ О ПАРТНЕРСТВЕ С
ЦЕЛЮ РАЗВИТИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА
ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ**

Рекомендация

Подготовлена

Совместной рабочей группой ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике

для утверждения

**Европейской Конференцией Министров Транспорта (ЕКМТ) и
Комитетом по Внутреннему Транспорту ЕЭК ООН**

¹ ЕКМТ и ЕЭК ООН договорились о механизмах сотрудничества, учредив "Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике", состоящую из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегмент ЕЭК ООН - Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

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

учитывая Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП от 1991 года²),

учитывая Сводную резолюцию № 2002/2 о комбинированных перевозках, принятую Советом министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) на его совещании в Бухаресте 29 и 30 мая 2002 года,

подчеркивая, что интермодальные и комбинированные перевозки должны играть в будущих транспортных системах значительную роль в качестве альтернативы сугубо автомобильным перевозкам, с тем чтобы отвечать требованиям охраны окружающей среды, эксплуатационной и общей безопасности и экономическим требованиям для устойчивых транспортных систем,

желая содействовать развитию интермодальных и комбинированных перевозок на панъевропейском уровне,

будучи убежденной в том, что эффективное сотрудничество между правительствами с частным сектором является одним из ключевых факторов развития конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг,

с удовлетворением отмечая договоренности о программном и институциональном сотрудничестве, которые были заключены между ЕКМТ и ЕЭК ООН в области интермодальных перевозок и логистики и которые полностью соответствуют Декларации о будущих направлениях деятельности ЕКМТ, принятой в ходе брюссельской сессии Совета министров в 2003 году, и письмам, которыми обменялись между собой ЕКМТ и ЕЭК ООН по данному вопросу, что привело к учреждению в 2004 году Совместной рабочей группы ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике,

напоминая, что термины "мультимодальная", "интермодальная" и "комбинированная" перевозки были определены в рамках "Терминологии

² Страны-участницы Соглашения СЛКП (по состоянию на 1 января 2005 года): Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Дания, Франция, Грузия, Германия, Венгрия, Италия, Люксембург, Казахстан, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Молдова, Румыния, Российская Федерация, Словакия, Словения, Швейцария и Турция.

комбинированных перевозок", согласованной в 2001 году ЕКМТ, ЕЭК ООН и Европейской комиссией
(<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-terminology/24term.html>),

рекомендует всем правительствам стран - членов ЕКМТ и ЕЭК ООН шире использовать межправительственные планы действий и соглашения о партнерстве, заключаемые между участниками из государственного и частного секторов;

рекомендует, в частности, всем правительствам стран - членов ЕКМТ и ЕЭК ООН использовать "типовой" план действий, приведенный в приложении к данной рекомендации:

План действий служит согласованной основой для сотрудничества правительств друг с другом на двусторонней или многосторонней основе в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель такого плана действий состоит в том, чтобы продемонстрировать политическую приверженность и поддержку правительств в развитии интермодальных перевозок и создать основу для заключения соглашений о партнерстве между различными участниками из государственного и частного секторов, с тем чтобы сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок. Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких планов действий, определяются заинтересованными сторонами;

рекомендует далее операторам интермодальных перевозок и соответствующим правительственным органам использовать "типовое" соглашение о партнерстве, приведенное в приложении к данной рекомендации:

В общих рамках планов действий, подлежащих согласованию правительствами, соглашения о партнерстве должны служить согласованной основой для операторов интермодальных перевозок, железнодорожных предприятий, экспедиционных агентств, управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов терминалов, пограничных властей и других участников, задействованных в интермодальных перевозках, при заключении соглашений о сотрудничестве в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель таких соглашений о партнерстве заключается в определении четких обязанностей и эксплуатационных требований, которые должны соблюдаться различными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках. Они должны также повысить транспарентность в отношении той роли, которую призвана играть каждая из участвующих сторон. Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких соглашений о партнерстве, определяются заинтересованными сторонами;

приглашает все компетентные межправительственные и неправительственные организации, в частности те организации, которые находятся в тесном сотрудничестве с Совместной рабочей группой ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, такие как Европейская Комиссия, Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международная организация международных железнодорожных перевозок (ОТИФ), Международный союз железных дорог, Международный союз комбинированных авто-железнодорожных перевозчиков, Европейская интермодальная ассоциация, Европейское общество комбинированных перевозок, КЛЕКАТ и Международный союз автомобильного транспорта содействовать правительствам стран-членов ЕКМТ и ЕЭК ООН, а также представителям деловых кругов, работающим в сфере интермодальных перевозок, в выполнении положений данной рекомендации;

рекомендует также всем правительствам стран-членов ЕКМТ и ЕЭК ООН и, в частности, стран участниц Соглашения СЛКП, оценивать через равные промежутки времени применение данной рекомендации в системе железных дорог каждой соответствующей страны с целью установления прогресса в применении положений данной рекомендации;

просит Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике продолжать оценку развития транспортного сектора и докладывать на регулярной основе о внедрении данной рекомендации.

Приложение

"ТИПОВЫЕ" ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ И СОГЛАШЕНИЯ О ПАРТНЕРСТВЕ С ЦЕЛЮ РАЗВИТИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

ЦЕЛИ И ПРОЦЕДУРЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

"Типовой" план действий

В "типовом" тексте межправительственного плана действий, который приводится ниже, содержится описание надлежащей практики, одобренной правительствами стран-участниц Европейской конференции Министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН). Данный "типовой" текст служит согласованной основой для сотрудничества Договаривающихся сторон настоящего Соглашения друг с другом на двусторонней или многосторонней основе на конкретных линиях интермодальных перевозок в целях повышения конкурентоспособности международных интермодальных транспортных услуг на этих линиях.

Цель такого плана действий состоит в том, чтобы продемонстрировать политическую приверженность и поддержку правительств в развитии интермодальных перевозок и создать основу для заключения соглашений о партнерстве между различными участниками из государственного и частного секторов, с тем чтобы сотрудничать для обеспечения эффективных и конкурентоспособных интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких планов действий, определяются заинтересованными сторонами.

"Типовое" соглашение о партнерстве

В "типовом" тексте Соглашения о партнерстве, который приводится ниже, содержится описание надлежащей практики, одобренной правительствами стран-участниц ЕКМТ и ЕЭК ООН. В общих рамках вышеупомянутых планов действий, подлежащих согласованию правительствами, данный "типовой" текст служит согласованной основой для операторов интермодальных перевозок, железнодорожных предприятий, экспедиционных агентств, управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов терминалов, пограничных властей и других участников, задействованных в интермодальных перевозках, при заключении соглашений о сотрудничестве в целях повышения конкурентоспособности международных

интермодальных транспортных услуг на конкретных линиях интермодальных перевозок.

Цель такого соглашения о партнерстве заключается в определении четких обязанностей и эксплуатационных требований, которые должны соблюдаться различными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках. Они должны также повысить транспарентность в отношении той роли, которую призвана играть каждая из участвующих сторон.

В "типовом" тексте соглашения о партнерстве не рассматриваются вопросы, которые носят строго коммерческий характер, в силу конфиденциальности, целого ряда обстоятельств, а также типа и количества участвующих сторон.

Конкретная форма, подробные положения и органы, участвующие в подготовке и заключении таких соглашений о партнерстве, определяются заинтересованными сторонами.

Правовая форма

Правительства стран-участниц ЕКМТ и ЕЭК ООН убеждены в том, что " типовые " тексты, приводимые в данном приложении, могут оказаться также важными элементами для облегчения согласованного соблюдения технических характеристик сети важнейших линий международных интермодальных перевозок, предусмотренных в приложении III к Соглашению СЛКП³, и эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, предусмотренных в приложении IV к Соглашению СЛКП.

Хотя эти " типовые " тексты содержат ряд конкретных положений и мер, таких, как основные показатели эффективности, некоторые из этих положений могут оказаться необходимыми, подходящими и приемлемыми не во всех случаях. В силу этого " типовые " тексты не распространяют действие обязательных в буквальном смысле этого слова положений на правительства и соответствующие промышленные группы. Цель таких " типовых " текстов скорее состоит в том, чтобы предложить описание элементов и инструментов в рамках общего панъевропейского механизма, который может использоваться в качестве основы для переговоров между заинтересованными странами и сторонами, участвующими в интермодальных перевозках.

³ Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1 февраля 1991 года.

Эти элементы и инструменты должны облегчить достижение договоренности о требуемых мерах и механизмах для конкретных линий интермодальных перевозок в соответствии с согласованными графиками и с учетом конкретных потребностей участвующих правительств и деловых кругов. Таким образом, их нельзя толковать как жесткое обязательство для стран-участниц ЕКМТ и ЕЭК ООН в отношении участия в переговорах на основе этих "типовых" текстов.

Международная оценка

Для определения прогресса в применении данной рекомендации, а также, в отношении Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП, для проверки существующих технических характеристик сети, изложенных в приложении III к Соглашению СЛКП, а также эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, предусмотренных в приложении IV к Соглашению СЛКП, странам-членам ЕКМТ и ЕЭК ООН предлагается проводить регулярные обследования, как указано ниже.

Обследования должны проводиться на следующей основе:

Обследования должны охватывать железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных интермодальных перевозок, а также объекты, имеющие важное значение для международных интермодальных перевозок и перечисленные в приложении I и II к Соглашению СЛКП.

Обследования должны проводиться через регулярные промежутки времени, предпочтительно каждые пять лет.

Насколько это возможно, обследования должны проводиться параллельно с аналогичными обследованиями, осуществляемыми в рамках Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП⁴.

Обследования должны отвечать основным требованиям типового плана действий и типового соглашения о партнерстве, содержащихся в данном приложении. Они также должны охватывать, в частности в отношении стран-участниц Соглашения

⁴ Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП от 17 января 1997 года (пока не вступил в силу).

СЛКП, характеристики инфраструктуры, изложенные в приложении III к Соглашению СЛКП, а также эксплуатационные характеристики и минимальные требования к поездам, используемым для интермодальных перевозок, и соответствующим объектам, предусмотренным в приложении IV к Соглашению СЛКП.

В целях обеспечения сопоставимости результатов обследований во временном плане и, в частности, на важнейших международных линиях интермодальных перевозок обследования должны готовиться, оцениваться, а их результаты распространяться под эгидой международного органа, упомянутого в пункте 2 статей 14, 15 и 16 Соглашения СЛКП, а именно Рабочей группы по комбинированным перевозкам ЕЭК ООН⁵.

⁵ Название Рабочей группы было изменено в 2004 году следующим образом: Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике.

ТИПОВОЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ С ЦЕЛЮ РАЗВИТИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

Межправительственный план действий для развития интермодальных перевозок должен содержать следующие элементы:

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Общие и политические рамки

Описание политических и экономических мотивов правительств для координации транспортной политики, обмена техническим ноу-хау и согласования всей соответствующей деятельности в целях стимулирования интермодальных перевозок на основе устойчивой транспортной политики.

Определения

Определения, используемые для технических терминов, должны соответствовать определениям, содержащимся в документе "Терминология комбинированных перевозок", подготовленном в 2001 году Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской комиссией (ЕК).

Сфера применения

Описание области сотрудничества, например, путем определения конкретных линий интермодальных перевозок, соответствующих объектов (интермодальных терминалов, пограничных пунктов, станций смены колесных пар и паромных переправ/портов), сфер деятельности (инфраструктура, эксплуатация, регламентация и т.д.) и заинтересованных сторон, участвующих в интермодальных перевозках.

В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Участвующие стороны

Определение правительств и при необходимости регламентирующих органов, ответственных за ведение переговоров и одобрение плана действий на двустороннем, трехстороннем или многостороннем уровнях.

Цели

Описание предполагаемых результатов реализации плана действий с охватом конкретных и общих вопросов. Речь может идти о рекомендации заключить соглашение о партнерстве между заинтересованными сторонами, участвующими в интермодальных перевозках.

Анализ ситуации

Выявление проблем и причин их возникновения на основе опросов, технико-экономических обоснований и/или опыта, накопленного в процессе эксплуатации конкретных линий интермодальных перевозок. При этом может быть произведен анализ соответствия нормативных текстов.

Планируемые мероприятия и намеченные результаты

Подробное описание конкретных задач и результатов для достижения согласованных целей и определение критериев оценки последствий. Требования и параметры инфраструктуры и услуг, предусмотренные в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, следует конкретно указать в качестве минимальных критериев для сопоставления.

Участие правительств

Определение всех регламентирующих и других государственных мер, которые могут облегчить проведение согласованных мероприятий.

Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения ожидаемых результатов (план и методы работы).

График работы

Определение начала и окончания согласованных мероприятий, а также промежуточных шагов. Речь может идти о непрерывном процессе без конкретных временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует установить конкретные сроки реализации.

Экспертиза и контроль

Создание систем экспертизы и отчетности для тщательного и эффективного анализа достигнутых результатов, что при необходимости позволяет принять корректирующие меры, в соответствующих случаях на высоком политическом уровне.

Оценка

Оценка достигнутых результатов в сопоставлении с согласованными целями. При необходимости это может повлечь за собой изменение обязательств, взятых на себя участвующими сторонами, для более эффективного достижения этих целей.

Прочие элементы

При необходимости заключение соглашения о действиях, которые необходимо предпринять в случае нарушений операторами интермодальных перевозок мер по защите данных, договоренностей о чрезвычайных мерах и т.д.

C. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вступление в силу/денонсация/прекращение действия/продолжительность

Положения о начале плана действий, возможностях денонсации заинтересованными сторонами, прекращении плана действий и/или его продолжительности, а также о его возможном продлении.

Защитительная оговорка

Положения во избежание возможного противоречия между планом действий и другими взятыми на себя правовыми обязательствами, например, обязательствами, вытекающими из членства в Европейском союзе.

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПАРТНЕРСТВЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ

Соглашение о партнерстве для развития интермодальных перевозок должно содержать следующие элементы:

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Содержание

- В случае, если заранее был принят межправительственный план действий:
Описание целей плана действий.

- В случае, если заранее не был принят план действий:
Описание общих целей, согласованных всеми сторонами, заинтересованными в разрешении выявленных проблем интермодальных перевозок (в том случае, если некоторые виды деятельности трудноосуществимы, может быть предусмотрено принятие плана действий).

В обоих случаях следует определить тип партнерства и уровень участия. Соглашение может быть сформулировано в виде хартии, письма о намерениях, договора и т.д.

Определения

Определения, используемые для технических терминов, должны соответствовать определениям, содержащимся в документе "Терминология комбинированных перевозок", подготовленном в 2001 году Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской комиссией (ЕК).

Сфера применения

Описание области сотрудничества (тип деловой активности, вид груза, служба тяги и т.д.) и географического охвата (транспортные линии, соответствующие объекты и т.д.).

В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Участвующие стороны

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

Таковыми участниками могут быть операторы интермодальных перевозок, железнодорожные предприятия, экспедиционные агентства, управляющие железнодорожной инфраструктурой, операторы терминалов и пограничные органы, такие, как санитарные, ветеринарные, фитосанитарные и другие органы контроля на границах.

Цели

Описание предполагаемых результатов соглашения о партнерстве и четкое определение ответственности и действий, ожидаемых от каждой из сторон, участвующих в интермодальных перевозках. На международном уровне соглашение такого типа способствовало бы, в частности, повышению транспарентности в отношении роли и ответственности участвующих сторон.

Анализ ситуации

Выявление проблем и причин их возникновения на основе опросов, технико-экономических обоснований и/или опыта, накопленного в процессе эксплуатации конкретных линий интермодальных перевозок. При этом может быть произведен анализ соответствия нормативных текстов.

Проводящиеся мероприятия и достигнутые результаты

Подробное описание конкретных задач и результатов для достижения согласованных целей и определение критериев оценки последствий. Требования и параметры инфраструктуры и услуг, предусмотренные в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП, следует конкретно указать в качестве минимальных критериев для сопоставления. Для оценки последствий и степени выполнения принятых обязательств могут использоваться перечисленные ниже основные показатели эффективности и сферы ответственности на национальном и международном уровнях.

Механизм(ы) работы

Описание методологии проведения согласованных мероприятий и достижения ожидаемых результатов (план и методы работы). Работа может проводиться специальными целевыми или постоянными рабочими группами в зависимости от намеченных целей. Помимо непосредственно заинтересованных сторон в этой работе могут участвовать, возможно в качестве наблюдателей, другие представители или эксперты, включая государственные органы.

Ответственность

Описание каждой задачи и определение ответственного или ответственных за каждую из поставленных задач.

Финансирование

Определение всех сторон, требуемых для финансирования согласованных мероприятий. Определение уровня участия каждой из этих сторон и составление плана финансирования.

График работы

Определение графика выполнения задач, возможно поэтапного. Такие этапы позволят постоянно сопоставлять достигнутый прогресс с согласованными целями. Результаты реализации различных этапов должны доводиться до сведения сторон, подписавших план действий, если таковой был принят.

Речь может идти о непрерывном процессе без четких временных рамок, однако для отдельных проектов и задач следует установить конкретные сроки реализации.

Экспертиза и контроль

Учреждение руководящего комитета для обеспечения контроля за осуществлением предусмотренных мероприятий, за соблюдением плана финансирования (оценка возможных дополнительных расходов) и при необходимости изменение программы работы. Руководящий комитет может запрашивать экспертные мнения по конкретным вопросам. Финансовые

партнеры могут иметь право контролировать правильность использования выделяемых финансовых средств.

Санкции

Решение о применении санкций может быть принято в следующих случаях:

- недостижение уровня согласованных услуг, эксплуатационных стандартов и других технических требований любой из участвующих сторон;
- несоблюдение согласованных мер по защите данных;
- невыполнение согласованных чрезвычайных мер.

Арбитраж

Положения об обращении в политические или институциональные органы, если стороны не могут достичь консенсуса при подготовке соглашения о партнерстве либо в ходе его применения.

Оценка

Оценка достигнутых результатов в сопоставлении с согласованными целями. При необходимости это может повлечь за собой изменение обязательств, взятых на себя участвующими сторонами, для более эффективного достижения этих целей.

C. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вступление в силу/денонсация/прекращение действия/продолжительность

Положения о начале действия соглашения о партнерстве, возможностях его денонсации заинтересованными сторонами, прекращении и/или его продолжительности действия соглашения о партнерстве, а также о его возможном продлении.

D. ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Перечисленные ниже основные показатели эффективности на национальном и международном уровне следует рассматривать в качестве базового набора критериев

для оценки эффективности интермодальных перевозок в целом и соблюдения эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре. Эти показатели, соотносимые с ними значения и ответственность за основные виды деятельности базируются на надлежащей практике. Они являются важной частью соглашения о партнерстве, поскольку позволяют осуществлять постоянный мониторинг соблюдения взятых на себя обязательств и оценивать эффективность интермодальных перевозок и отдельных участвующих сторон.

В зависимости от конкретной ситуации (линии, региона и т.д.) может быть целесообразно определить другие и/или дополнительные показатели эффективности.

Основные показатели эффективности и ответственностьНациональный уровень

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорожное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности ⁶	Ответственность участвующих сторон				
(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 установленным графиком по каждому поезду и процентная доля поездов в месяц.	✓		✓		
(4) Административное и техническое 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 установленным 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.				✓	
(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	- Число ИТЕ, поданных в течение 30 мин. после прибытия клиента, и процентная доля в общем количестве	✓		✓		

⁶ Указанные параметры приведены в качестве примеров и должны определяться для каждого конкретного случая.

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорожное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности ⁶	Ответственность участвующих сторон				
средств	на 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.				✓	
(12) Средняя продолжительность формирования поездов (СЛКП, приложение IV, D a))	Макс. 60 минут.					✓
(13) Средняя продолжительность простоя грузовых автомобилей (СЛКП, приложение IV, D b))	Макс. 20 минут.					✓
Прочее						

Основные показатели эффективности и ответственностьМеждународный уровень

		Экспедиционное агентство	Таможенный орган	Оператор интермодальных перевозок	Железнодорож- ное предприятие	Оператор терминала
Вид деятельности в рамках интермодальных перевозок	Основной показатель эффективности ⁷	Ответственность участвующих сторон				
(1) Соответствие системы бронирования на международных поездах	В соответствующем случае - да/нет			✓		
(2) Соблюдение графиков прибытия и отправления на границах и на станциях смены колесных пар	Без остановок на границах (если это неизбежно: макс. 30 мин) (СЛКП, приложение IV, E. b))		✓		✓	
(3) Соответствие передаваемых данных (качество/своевременность - содержание) согласно требованиям Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕРТМС)	Да/Нет			✓	✓	
(4) Соответствие таможенного, санитарного контроля и контроля опасных грузов	Да/Нет	✓	✓	✓	✓	✓
(5) Соблюдение требований в отношении передачи документации в ходе международных железнодорожных перевозок (накладная, технические документы и т.д.)	Да/Нет			✓	✓	
(6) Прием ИТЕ на терминале прибытия оператором терминала	Да/Нет			✓		✓
Прочее						

⁷ Указанные параметры приведены в качестве примеров и должны определяться для каждого конкретного случая.