



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Тридцать четвертая сессия**

Женева, 15–17 сентября 2021 года

Пункт 8 с) iii) предварительной повестки дня

**Обзор и мониторинг возникающих проблем и целей
устойчивого развития: техническая помощь
странам с переходной экономикой:
поддержка развивающихся стран,
не имеющих выхода к морю****Показатели устойчивой связанности внутреннего
транспорта — инструмент для измерения прогресса*****Представлено правительствами Грузии, Иордании, Казахстана,
Парагвая и Сербии****I. Введение**

1. В рамках текущего проекта, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА), было разработано 215 показателей устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ), охватывающих автомобильный, железнодорожный, внутренний водный и интермодальный транспорт. Осуществление проекта под названием «Устойчивая связанность транспортной инфраструктуры и достижение ЦУР в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах» началось в сентябре 2018 года и завершится к декабрю 2021 года. Этот проект на экспериментальной основе охватывает следующие страны: Грузию, Казахстан, Сербию, Иорданию и Парагвай. Он осуществляется под руководством Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и реализуется при поддержке соответствующих департаментов двух смежных региональных комиссий Организации Объединенных Наций: Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

2. Комитет по внутреннему транспорту на своей восьмидесятой третьей сессии (февраль 2021 года) поручил секретариату уточнить поддающийся измерению набор критериев в рамках деятельности по проекту показателей устойчивой связанности

* Настоящий документ был представлен для обработки с опозданием, поскольку для получения санкции на его окончательную доработку потребовалось больше времени, чем предполагалось.



внутреннего транспорта (ПУСВТ), а также просил WP.5 пересмотреть предлагаемые меры, с тем чтобы сориентировать их на практику и заинтересовать ими все страны региона ЕЭК ООН. В ответ на эту просьбу в настоящем документе представлен обзор целей проекта, обоснование разработки ПУСВТ и их ожидаемых преимуществ. В нем также рассматривается процесс разработки ПУСВТ и используемая методология балльной оценки и взвешивания. В приложении 1 перечислены показатели, применимые к железнодорожному сектору и сектору внутренних водных путей, а также приведен набор показателей готовности к пандемии. Показатели дорожного сектора содержатся в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/8/Add.1.

II. Цель

3. Основная цель проекта заключается в разработке инструмента, позволяющего странам измерять степень связанности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры.

4. После доработки и тестирования ПУСВТ в пяти странах — участницах экспериментального проекта эти показатели послужат для стран инструментом (набор поддающихся измерению критериев) для оценки/анализа:

- степени реализации соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций; и
- степени совместимости их систем внутреннего транспорта с системами, действующими в соответствующих (суб)регионах.

5. Таким образом, директивные органы смогут оценить степень внешнеэкономической интеграции своей страны исходя из эффективности внутреннего транспорта, логистики, торговли, таможенной очистки и упрощения процедур пересечения границ. Правительства могли бы также использовать ПУСВТ для оценки прогресса в достижении связанных с транспортом целей в области устойчивого развития (т. е. Повестки дня на период до 2030 года) и выполнении обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (на десятилетие 2014–2024 годов), и для представления докладов по этим вопросам.

III. Этапы проекта

I. Январь — июнь 2019 года: разработка изначального набора показателей устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ).

II. Июль 2019 года — февраль 2020 года: проведение миссий по установлению фактов в каждой из пяти «стран экспериментального осуществления» для обзора национальной ситуации в области транспорта и логистики на основе ПУСВТ, по итогам которого готовятся пять «национальных докладов о связанности».

III. Март 2020 года — май 2021 года: проведение пяти совещаний в рамках национального диалога по вопросам политики для утверждения этих докладов.

IV. Апрель — декабрь 2021 года: организация учитывающих национальную специфику программ по укреплению потенциала в каждой из пяти «стран экспериментального осуществления».

V. Проведение завершающего межрегионального форума для обмена «извлеченными уроками» и опытом по пяти странам экспериментального осуществления с правительствами других заинтересованных стран во всем мире с целью дальнейшего содействия использованию ПУСВТ.

IV. Обоснование разработки ПУСВТ и их преимуществ

6. Было разработано несколько методологических подходов для измерения эффективности деятельности стран в области международных перевозок и упрощения процедур торговли. Некоторые из них приводятся ниже. Однако до сегодняшнего дня не существует единого набора показателей для измерения связанности внутреннего транспорта по всем видам транспорта, поэтому ПУСВТ является первым исследованием такого рода.

7. Уже имеющиеся методологические подходы включают:

а) Индекс эффективности логистики

Индекс эффективности логистики (ИЭЛ) — это интерактивный инструмент сравнительного анализа, созданный Всемирным банком для того, чтобы помочь странам выявлять проблемы и возможности в своей деятельности в области торговой логистики, а также то, что они могут сделать для улучшения результатов своей деятельности (Всемирный банк, 2018). ИЭЛ показывает степень легкости и эффективности торговли в определенной стране, отражая восприятие международным деловым сообществом (экспедиторами и экспресс-перевозчиками) связанности стран в глобальном масштабе через основные перевалочные пункты для торговли.

ИЭЛ обновляется каждые два года и охватывает 160 стран. Данные собираются на основе обследования, в котором респонденты оценивают восемь зарубежных рынков по шести основным компонентам эффективности логистики, присваивая им оценку от очень низкой (1) до очень высокой (5). Этими компонентами являются таможенные службы, инфраструктура, простота организации перевозок, качество логистических услуг, своевременность и обнаружение и отслеживание. На основе присвоенной оценки рассчитывается ИЭЛ с использованием анализа основных компонентов. Два из шести основных компонентов — таможенные службы и инфраструктура — имеют важное значение для ПУСВТ, поскольку они имеют непосредственное отношение к международной связанности. Компонент «таможенные службы» касается эффективности управления таможенным и пограничным оформлением, а компонент «инфраструктура» — качества транспортной инфраструктуры, а также ИКТ-инфраструктуры.

б) Индекс легкости ведения бизнеса

Индекс легкости ведения бизнеса (ИЛВБ), разработанный Всемирным банком, определяет легкость ведения бизнеса в определенной стране, измеряемую 11 наборами показателей, представляющих 11 областей регулирования бизнеса. Один из этих показателей — «Международная торговля» — оценивает логистические процессы экспорта и импорта. Он измеряет время (часы) и стоимость (долл. США) экспорта и импорта, связанные с тремя наборами процедур — соблюдением требований к документам, соблюдением требований на границе и внутренними перевозками — в рамках общего процесса экспорта или импорта партии товаров. Однако при расчете значения не используются время и стоимость внутренних перевозок.

Данные ИЛВБ ежегодно обновляются на основе информации от местных экспертов и охватывают 190 стран. Информация от национальных предпринимателей используется в качестве основы для измерения достигнутых странами результатов. Кроме того, в этом индексе используются допущения на основе конкретных тематических исследований, чтобы обеспечить сопоставимость по всем странам. Ранжирование по показателю «Международная торговля» основано на расстоянии до граничного значения восьми показателей (Всемирный банк, 2016).

с) Индекс связанности воздушного транспорта

Индекс связанности воздушного транспорта (ИСВТ) разработан Всемирным банком для измерения связанности в глобальной сети воздушного транспорта. Связанность определяется как важность страны в качестве узла в глобальной системе воздушного транспорта, которая тесно коррелирует с важными экономическими переменными, такими как степень либерализации рынков воздушного транспорта и степень участия в международных производственных сетях.

Этот индекс отражает полный спектр взаимодействий между всеми узлами сети и учитывает звездообразный характер глобальной сети воздушного транспорта. Такой подход основан на строгой схеме анализа сети. Этот метод применяется к более чем 200 странам, а сам индекс рассчитывается только за 2007 год.

ИСВТ — это единый числовой показатель, учитывающий различные аспекты деятельности. Индекс рассчитывается с использованием простой регрессии на основе гравитационной модели, которая соответствует суммарному значению силы, с которой каждая страна притягивает остальную часть сети. Его внешняя общезначимость проверяется путем его сравнения с входными и выходными показателями, предположительно имеющими с ним корреляционную связь, такими как индекс либерализации воздушного транспорта ВТО и торговля товарами как процентная доля от ВВП, с использованием статистического коэффициента корреляции.

Преимуществом ИСВТ является его простота, однако он ограничивается только воздушным транспортом и не охватывает всю производственно-сбытовую цепочку.

d) Индекс обслуживания линейным судоходством

Индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) разработан Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) для морского сектора и направлен на оценку уровня интеграции определенной страны в существующую глобальную сеть линейного судоходства. Его также можно рассматривать как показатель, позволяющий получить приблизительное представление о доступе к международной торговле. Он рассчитывается на основе пяти компонентов: количества судов, контейнеровместимости, максимального размера судов, количества предоставляемых услуг и количества судоходных компаний, предоставляющих суда-контейнеровозы для осуществления перевозок в порты той или иной страны.

Индекс рассчитывается ежегодно для каждой страны. Каждый фактор в той или иной стране делится на максимальное значение, которое было достигнуто для этого фактора в 2004 году. Затем среднее значение этих факторов делится на максимальное среднее значение за 2004 год и умножается на 100. Индекс присваивает значение, равное 100, стране с самым высоким средним индексом в 2004 году. Основные данные взяты из онлайн-издания Containerisation International (Контейнеризация международной транспортной системы). Данные об упрощении процедур торговли взяты из исследований частных и международных агентств.

ИОЛС основан на фактах и достоверных данных в отличие, например, от ИЭЛ, который основан на обследованиях специалистов. ИОЛС также разрабатывается на основе средневзвешенного значения данных о вместимости и использовании. Однако он не охватывает всю производственно-сбытовую цепочку и ограничивается только линейным судоходством.

е) Укрепление транспортной связанности и грузоперевозок в Центральной Азии

Данное исследование, разработанное Международным транспортным форумом (МТФ), является, возможно, единственной публикацией, которая оценивает

потребности в транспортной связанности и инфраструктуре путем применения трех направлений анализа:

- i) оценки региональных крупномасштабных инфраструктурных программ и их потенциала для улучшения связанности,
- ii) сравнительного анализа национальной политики в области грузоперевозок и примеров передовой практики ОЭСР,
- iii) качественной оценки возможностей стран по разработке и оценке политики, связанной с грузоперевозками.

Эти направления анализа подкреплены обзором литературы, беседами с ключевыми заинтересованными сторонами во всех секторах, а также информацией, собранной в ходе миссий по установлению фактов в пяти странах.

Методологическим подходом для измерения связанности является гравитационная модель, которая измеряет, сколько возможностей (определяемых как ВВП) можно получить в каждой стране в сравнении с другими странами. Поясняющие компоненты рассчитываются для автомобильного, железнодорожного и морского транспорта и включают расстояние, транспортные расходы, время в пути и время пересечения границы.

Данное исследование сосредоточено на транспортной инфраструктуре, логистике и институциональном потенциале. Институциональный потенциал представлен тремя аспектами, которые вносят вклад в общую эффективность перевозок, а именно планированием, управлением и регулированием, а также устойчивостью. Каждому аспекту авторы присваивают баллы от 0 до 5, исходя в основном из качественных оценок транспортной политики и структуры рассматриваемых стран. Это исследование обеспечивает хороший подход к оценке связанности грузоперевозок с использованием данных и информации на агрегированном уровне.

f) Инициатива АСЕМ «Устойчивая транспортная связанность»

«Устойчивая транспортная связанность» АСЕМ (Форум «Азия — Европа») является инициативой Европейского союза, направленной на обеспечение научно обоснованного вклада в политические дискуссии в рамках АСЕМ по вопросам связанности. Ее подход заключается в разработке системы значимых показателей, которые могут быть объединены в составные показатели, т. е. совокупности наблюдаемых переменных для количественной оценки сложных концепций, не поддающихся непосредственному наблюдению. АСЕМ использует два типа данных: страновые данные и двусторонние данные.

Система включает в себя в общей сложности 49 показателей, сгруппированных в два индекса: 1) индекс связанности (30 показателей) и 2) индекс устойчивости (19 показателей). Индекс связанности в большей степени значим для ПУСВТ. Его составляют следующие пять компонентов с рядом примеров показателей для каждого компонента (курсив относится к двусторонним данным):

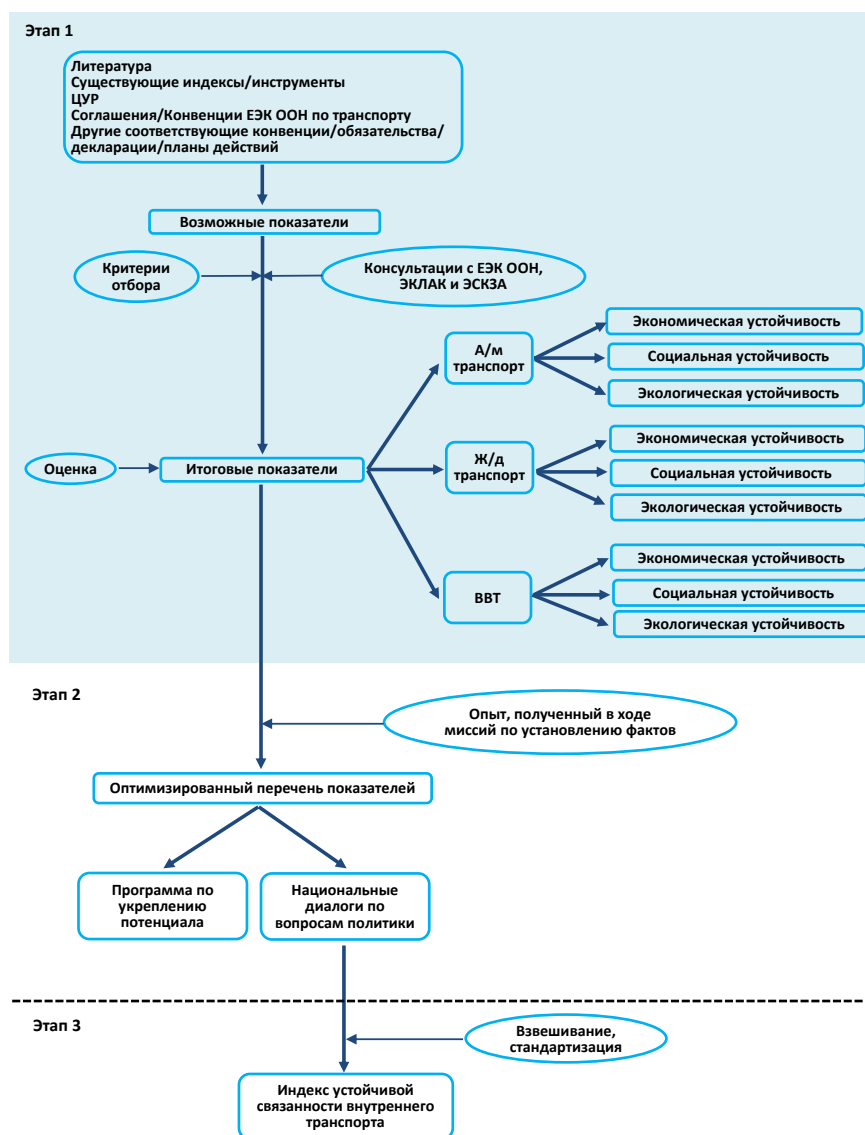
- i) физический: ИЭЛ, пункты пересечения границ, торговля электроэнергией, средняя скорость сообщения,
- ii) экономический/финансовый: торговля услугами, торговля товарами, прямые иностранные инвестиции,
- iii) политический: сеть посольств, участие в международных межправительственных организациях,
- iv) институциональный: средняя тарифная ставка, технические барьеры в торговле, региональные торговые соглашения,
- v) прямые контакты между людьми: торговля культурными товарами, прибытие туристов к пограничным пунктам.

Индекс связанности АСЕМ в основном использует существующие данные, доступные из различных источников, таких как Всемирный банк, Организация Объединенных Наций и ВТО. Доступность данных по всем показателям составляет от 80 до 100 процентов, поэтому дорогостоящий сбор и мониторинг данных не требуется. Однако этот индекс косвенно отражает усилия той или иной страны по улучшению своих транспортных связей, например развитие инфраструктуры и разработку соответствующей национальной нормативно-правовой базы.

V. Процесс разработки ПУСВТ

Рисунок I

Методология ПУСВТ



A. Выявление возможных показателей

8. Процесс выявления возможных показателей включал тщательный обзор литературы и оценку существующих индексов и инструментов, связанных с международным транспортом и торговлей (как описано в разделе II). Цели в области устойчивого развития, имеющие отношение к транспортной связанности, соглашения

и конвенции Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту и другие соответствующие конвенции, обязательства, декларации и планы действий послужили нормативной базой и отправной точкой для разработки ПУСВТ. Соглашения и конвенции Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту сыграли очень важную роль в выявлении и определении показателей, поскольку они содержат положения, нормы и стандарты, которые способствуют интеграции и сотрудничеству между государствами-членами путем содействия гармонизации применимых стандартов и их интеграции в национальные законы и правила.

9. Соответствующие ЦУР и конвенции рассматриваются в нижеследующих разделах.

1. Цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития

10. Как описано выше, одна из основных целей ПУСВТ состоит в том, чтобы предоставить правительствам заинтересованных стран возможность сообщить о своих успехах в достижении целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР Организации Объединенных Наций). Хотя отдельной ЦУР по транспорту не существует, транспорт рассматривается как сквозной вопрос во всех 17 ЦУР. В таблице 1 приведены цели и задачи в области устойчивого развития, связанные с транспортом.

Таблица 1

Цели и задачи Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития

<i>Цель</i>	<i>Задачи</i>
3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте	3.6 К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. 3.9 К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ и загрязнения и отравления воздуха, воды и почв.
7. Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех	7.2 К 2030 году значительно увеличить долю энергии из возобновляемых источников в мировом энергетическом балансе. 7.3 К 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности.
9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям	9.1 Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.
11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов	11.2 К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.
12. Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства	12.4 К 2020 году добиться экологически рационального использования химических веществ и всех отходов на протяжении всего их жизненного цикла в соответствии с согласованными международными принципами и существенно сократить их попадание в воздух, воду и почву, чтобы свести к минимуму их негативное воздействие на здоровье людей и окружающую среду.

<i>Цель</i>	<i>Задачи</i>
13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями	13.2 Включить меры реагирования на изменение климата в политику, стратегии и планирование на национальном уровне.
14. Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов	14.1 К 2025 году обеспечить предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше, включая загрязнение морским мусором и питательными веществами.
17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития	17.14 Сделать более последовательной политику по обеспечению устойчивого развития.

2. Соглашения и конвенции Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту

11. В данном разделе представлен обзор правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту как наиболее важного источника при разработке возможных показателей:

а) инфраструктура транспорта:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 года, вступило в силу 15 марта 1983 года;
- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года, вступило в силу 27 апреля 1989 года;
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) 1991 года, вступило в силу 25 июня 1998 года;
- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 1996 года, вступило в силу 26 июля 1999 года;

б) упрощение процедур пересечения границ:

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года, вступила в силу 20 марта 1978 года;
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, вступила в силу 15 октября 1985 года;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, вступила в силу 6 декабря 1975 года;
- Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года, вступила в силу 15 декабря 1957 года;
- Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года, вступила в силу 8 апреля 1959 года;
- Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС 2006 года, в силу пока не вступила;

в) другие правовые документы, касающиеся автомобильного транспорта:

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года, вступило в силу 5 января 1976 года;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года, вступила в силу 2 июля 1961 года; а также Протокол к КДПГ

1978 года и Дополнительный протокол к КДПГ 2008 года, касающийся электронной накладной (e-CMR);

d) перевозка опасных грузов:

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года, вступило в силу 29 января 1968 года;
- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) 2000 года, вступило в силу 28 февраля 2008 года;

e) перевозка скоропортящихся пищевых продуктов:

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970 года, вступило в силу 21 ноября 1976 года;

f) дорожное движение и дорожные знаки и сигналы:

- Конвенция о дорожном движении 1968 года, вступила в силу 21 мая 1977 года;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, вступила в силу 6 июня 1978 года;

g) дорожные транспортные средства:

- Соглашение 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, вступило в силу 20 июня 1959 года;
- Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, вступило в силу 27 января 2001 года;
- Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, вступило в силу 25 августа 2000 года;

h) внутренний водный транспорт:

- Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960 года, вступила в силу 13 сентября 1966 года;
- Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания 1965 года, вступила в силу 24 июня 1982 года;
- Конвенция об обмере судов внутреннего плавания 1966 года, вступила в силу 19 апреля 1975 года;
- Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 года, вступила в силу 1 апреля 2005 года.

3. Другие конвенции, обязательства, декларации и планы действий

12. В ПУСВТ принимаются во внимание перечисленные ниже другие конвенции, обязательства, декларации и планы действий, имеющие отношение к транспортной связанности и содействию развитию торговли:

a) Венская программа действий для РСНВМ на десятилетие 2014–2024 годов:

это основная программа Организации Объединенных Наций, которая занимается вопросами, связанными с развитием государств, не имеющих

прямого выхода к морю, по шести приоритетным направлениям: 1) основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок; 2) развитие и текущее содержание инфраструктуры; 3) международная торговля и содействие развитию торговли; 4) региональная интеграция и сотрудничество; 5) структурная трансформация экономики; и 6) средства осуществления. ПУСВТ охватывает приоритетные направления 1, 2, 3 и 4, а также конкретные цели и действия по каждому приоритетному направлению;

b) пересмотренная Киотская конвенция:

эта конвенция является основной таможенной конвенцией по содействию развитию торговли, предназначенной для согласования и упрощения таможенных процедур. Она была разработана Всемирной таможенной организацией и вступила в силу 3 февраля 2006 года. Она представляет собой обновление и пересмотр Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция), принятой в 1973–1974 годах;

c) Стамбульская конвенция:

Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция) вступила в силу 27 ноября 1993 года. Она облегчает временный ввоз, упрощая и согласовывая различные процедуры путем принятия стандартных типовых документов в качестве международных таможенных документов с международным обеспечением безопасности;

d) Глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения:

этот план действий разработан Целевым фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в 2018 году с целью эффективной и действенной поддержки национальных усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и направления международной помощи для выполнения задачи 3.6 ЦУР;

e) Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ):

данные правила являются приложением к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), вступившей в силу 1 января 2019 года. Они посвящены регламенту в области международной перевозки опасных грузов по железным дорогам, включая процедурные требования и требования к перевозке, а также исключения для обеспечения безопасности при перевозке.

В. Критерии ПУСВТ

13. Второй шаг заключался в фильтрации возможных показателей путем применения определенного набора критериев. Для того чтобы показатель был выбран, он должен был отвечать следующим критериям:

- быть измеримым (легко поддающимся количественной оценке);
- соответствовать целям, быть конкретным и последовательным;
- быть ясным и понятным (недвусмысленным);
- быть значимым для заинтересованных сторон (совместимость интересов);
- вызывать размышления/желание разобраться в вопросе (способствовать продуктивному задаванию вопросов);
- быть способным измерять изменения (потенциал временных рядов);
- использоваться на международном уровне в целях сравнительного анализа (сопоставимость);

- поддаваться количественной оценке с помощью данных, которые доступны в целом на глобальном уровне или в случае необходимости их сбора лишь незначительно увеличивают затраты на сбор данных (доступность данных);
- быть значимым в плане предоставления конкретных результатов, которые могут помочь оценить транспортную связанность страны (интерпретируемость).

С. Классификация показателей

14. Показатели структурированы по четырем видам внутреннего транспорта: автомобильному, железнодорожному, внутреннему водному и интермодальному. Показатели по каждому виду далее классифицируются по трем компонентам устойчивого развития: экономическому, социальному и экологическому. Эта классификация зиждется на концепции «Люди, планета, прибыль», также известной в английском языке как три «Р» устойчивого развития: People, Planet, Profit.

Компонент 1: экономическая устойчивость

15. Экономический аспект относится к практике, которая поддерживает долгосрочный экономический рост, не оказывая негативного влияния на другие аспекты развития. Ключевая задача этого аспекта — повышение эффективности перевозок. Показатели этого компонента сгруппированы в следующие категории: эффективность, затраты, инфраструктуру, операции, интермодальность/комбинированные перевозки, а также ИКТ и решения для интеллектуальных транспортных систем.

Компонент 2: социальная устойчивость

16. Социальный аспект относится к устойчивым дорожно-транспортным системам с меньшими социальными издержками, такими как меньшее количество дорожно-транспортных происшествий и меньшие задержки дорожного движения. Ключевая задача этого аспекта — повышение безопасности. Показатели этого компонента сгруппированы в следующие категории: оценку адекватности мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения, дорожную инфраструктуру, правила, касающиеся транспортных средств, и административные рамки для трансграничной перевозки скоропортящихся продуктов питания и опасных грузов.

Компонент 3: экологическая устойчивость

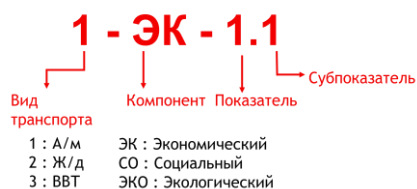
17. Экологический аспект относится к сокращению выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шумового загрязнения. Ключевая задача этого аспекта — создание экологически устойчивой транспортной системы. В показателях этого компонента центральное место занимает оценка мероприятий, направленных на снижение выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шумового загрязнения (включая такие факторы, как доля альтернативных видов топлива и средний возраст парка транспортных средств).

Рисунок II
Три компонента ПУСВТ



D. Система нумерации

18. Нумерация показателей соответствует этой классификации и представлена следующим образом.



E. Присвоение баллов

19. По каждому показателю приводятся порядковые категориальные данные. Этот тип данных, который часто получают при выборочных обследованиях и экспериментальном проектировании, имеет упорядоченные категории, а расстояние между категориями неизвестно. Показателям присваиваются баллы в порядке убывания по шкале от 0 до 10. По этой шкале значение «0» присваивается наихудшему сценарию, когда, например, конкретный вид правил отсутствует. Значение «10» соответствует идеальному сценарию. В некоторых случаях лучшему сценарию присваивается менее 10 баллов. В этом случае могут быть присвоены дополнительные баллы, т. е. 10 минус балл высшей категории, если, например, для достижения искомой цели была принята дополнительная мера. Пример оценки показателя в баллах приведен в текстовой вставке ниже.

20. Важно отметить, что во многих показателях используются термины «регион(альный)» и «субрегион(альный)». Регион следует определять как группу стран, участвующих в экономическом сотрудничестве, которое может охватывать субрегион и сопредельные страны субрегиона. Субрегион же включает в себя группу сопредельных стран.

21. При измерении эффективности пересечения границы страна, использующая ПУСВТ, должна выбрать один основной пункт пересечения границы для каждой сопредельной страны, где «основной пункт» определяется как тот, который обрабатывает наибольший объем грузов среди всех пунктов пересечения границы, общих с этой сопредельной страной. Общее количество пунктов пересечения границы, подлежащих оценке в соответствующей стране, должно быть ограничено тремя или четырьмя. Если в результате вышеуказанного процесса суммарно получается более четырех пунктов пересечения границы, то следует отобрать те пункты пересечения границы, которые в совокупности обрабатывают 60 процентов объема международных грузов соответствующей страны.

22. Затем следует рассчитать значение каждого субпоказателя в кластере эффективности пересечения границ как средний балл для этих трех–четырёх выбранных пунктов пересечения границы.

23. Некоторые субпоказатели могут быть неприменимыми для той или иной страны. Например, если в определенной стране отсутствует система сбора платы за проезд, то значение субпоказателя 1-ЭК-7.11 (применение электронных систем сбора платы за проезд) не должно учитываться в общей оценке. Результаты расчета ПУСВТ подразделяются на шесть кластеров: упрощение процедур пересечения границы; транспортную инфраструктуру; безопасность; перевозку скоропортящихся продуктов питания и опасных грузов; интермодальность; окружающую среду.

Пример показателя с оценкой по шкале от 0 до 10

Показатель: требования к договору перевозки

Баллы:

- согласованы на глобальном уровне (признание КДПГ): 10 баллов
- согласованы на региональном или субрегиональном уровне: 8 баллов
- согласованы на двусторонней основе с общими полными условиями договора, договоренностями по юридическим вопросам и накладной: 6 баллов
- общих договоренностей нет: 0 баллов

Пример показателя с дополнительными баллами

Показатель: процедуры внутреннего таможенного оформления и контроля

Баллы:

- все процедуры контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 8 баллов
- >4 процедур контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 6 баллов
- <4 процедур контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 4 балла
- все процедуры контроля проводятся на ППГ: 0 баллов
- применяется система управления таможенными рисками: + 2 балла

24. Агрегирование баллов позволяет регистрировать изменения для периодического сравнения во времени. Однако относительная важность отдельных характеристик будет меняться, и при агрегировании в единое значение ПУСВТ по каждой стране может быть полезен процесс взвешивания. Взвешивание значений

должно отражать общее мнение заинтересованных сторон. Этот процесс может осуществляться на консультативных этапах исследования.

Таблица 2
Обзор итоговых показателей

<i>Вид транспорта</i>	<i>Компонент</i>	<i>Показатель</i>	<i>Количество субпоказателей</i>	
Автомобильный	Экономический	Эффективность	11	
		Время	5	
		Затраты	6	
		Инфраструктура	9	
		Операции	6	
		Интермодальность/комбинированные перевозки	4	
		Решения в области ИКТ и ИТС	11	
	Социальный	Правила дорожного движения/поведение на дорогах	18	
		Дорожная инфраструктура	5	
		Правила, касающиеся транспортных средств	5	
		Перевозка скоропортящихся продуктов питания	5	
		Перевозка опасных грузов (административные аспекты)	19	
		Перевозка опасных грузов (инфраструктура)	4	
	Экологический	Парк транспортных средств	6	
		Выбросы	6	
		Инфраструктура	1	
	Всего субпоказателей для автомобильного транспорта			121
	Железнодорожный	Экономический	Эффективность	9
			Время	3
Затраты			3	
Инфраструктура			4	
Операции			10	
Интермодальность/комбинированные перевозки			4	
Решения в области ИКТ и ИТС			4	
Социальный		Инфраструктура железнодорожного транспорта	7	
		Перевозка опасных грузов (административные аспекты)	5	
Экологический		Подвижной состав	3	
		Выбросы	2	
Всего субпоказателей для железнодорожного транспорта			54	
ВВТ	Экономический	Эффективность	3	
		Затраты	5	
		Инфраструктура	4	
		Операции	2	

<i>Вид транспорта</i>	<i>Компонент</i>	<i>Показатель</i>	<i>Количество субпоказателей</i>
		Интермодальность/комбинированные перевозки	2
		Решения в области ИКТ и ИТС	4
	Социальный	Правила движения по внутренним водным путям	2
		Правила, касающиеся судов	5
		Перевозка опасных грузов (административные аспекты)	6
		Перевозка опасных грузов (инфраструктура)	2
	Экологический	Флот	2
		Выбросы	3
Всего субпоказателей для ВВТ			40
Всего показателей ПУСВТ			215

Г. Процесс взвешивания

25. Агрегирование баллов позволяет регистрировать изменения для периодического сравнения во времени. Однако относительная важность отдельных характеристик будет меняться, и при агрегировании в единое значение ПУСВТ по каждой стране может быть полезен процесс взвешивания. Взвешивание значений должно отражать общее мнение заинтересованных сторон, целевые страны и применяемые виды транспорта.

26. Поскольку ПСУВТ был разработан для всеобщего использования всеми потенциально заинтересованными 193 государствами — членами Организации Объединенных Наций и учитывая, что в рамках этого проекта оцениваются три различных вида внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный), теоретически имеется восемь различных вариантов:

1. Развита все виды транспорта	5. Развита только железнодорожный транспорт
2. Развита автомобильный транспорт и ВВТ	6. Развита только автомобильный транспорт
3. Развита автомобильный и железнодорожный транспорт	7. Развита только ВВТ
4. Развита железнодорожный транспорт и ВВТ	8. Ни один из видов транспорта не развит

27. Варианты 4, 5, 7 и 8 являются чисто гипотетическими, поскольку нет ни одного государства — члена Организации Объединенных Наций, не имеющего автомобильного транспорта. Таким образом, остается только четыре возможных варианта. В следующей таблице приведено количество (и процентная доля) стран с различными применяемыми видами транспорта.

Таблица 3

Применяемые виды транспорта в государствах — членах Организации Объединенных Наций (ГЧ)

Номер варианта	А/м транспорт	Ж/д транспорт	ВВТ	Количество стран	% (от 193)
1	✓	✓	✓	100	52
2	✓	✗	✓	8	4
3	✓	✓	✗	47	24
6	✓	✗	✗	38	20

28. Анализ данных позволил сделать следующие выводы:

- более половины рассматриваемых стран используют все три вида внутреннего транспорта,
- в 47 странах (24 %) есть автомобильный и железнодорожный транспорт и нет ВВТ,
- в 38 странах (20 %) есть только автомобильный транспорт,
- в 8 странах (4 %) есть автомобильный транспорт и ВВТ и нет железнодорожного транспорта

29. Для целей справедливости и учета различных обстоятельств и ограничений, которые могут возникнуть на национальном уровне (географического, природного или финансового характера), в методологию оценки включены четыре уровня весовых коэффициентов.

1. Фиксированные веса по виду транспорта

30. Как описано выше, имеется всего четыре варианта, и весовые коэффициенты распределены соответствующим образом (таблица 4). Решение присвоить наибольший вес автомобильному транспорту и наименьший — ВВТ — отражает текущую ситуацию в большинстве стран с точки зрения объемов грузоперевозок.

Таблица 4

Фиксированные веса по виду транспорта

Вариант		Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	ВВТ
Вариант 1	Автомобильный, железнодорожный, ВВТ	0,6	0,3	0,1
Вариант 2	Автомобильный и ВВТ	0,9	0	0,1
Вариант 3	Автомобильный и железнодорожный транспорт	0,65	0,35	0
Вариант 6	Автомобильный транспорт	1	0	0

2. Веса кластеров показателей

31. В ПУСВТ имеется 215 субпоказателей, которые распределены по более чем 40 кластерам (таблица 5). Каждый кластер может оказывать различное влияние на связанность внутреннего транспорта, исходя из присущей ему важности для содействия развитию транспортной связанности. Важность каждого кластера

(наиболее важный/1 — важный/2 — менее важный/3) была определена на основе уроков, извлеченных в ходе экспериментального периода, и мандатов ЦУР ООН и Венской программы действий для РСНВМ. В зависимости от уровня важности каждого кластера показателей различным кластерам присваиваются разные веса (таблица 6).

Таблица 5
Взвешенные кластеры

<i>Кластеры показателей</i>	<i>Важность</i>
1-ЭК-1: эффективность	1
1-ЭК-2: время, требуемое для пересечения границ	1
1-ЭК-3: затраты	1
1-ЭК-5: операции	1
1-ЭК-7: решения в области ИКТ и интеллектуальных транспортных систем	2
2-ЭК-1: эффективность	1
2-ЭК-2: время, требуемое для прохождения границы	1
2-ЭК-3: затраты	1
2-ЭК-5: операции	1
2-ЭК-7: решения в области ИКТ и интеллектуальных транспортных систем	2
3-ЭК-1: эффективность	1
3-ЭК-2: затраты	1
3-ЭК-4: операции	1
3-ЭК-6: решения в области ИКТ и интеллектуальных транспортных систем	2
1-ЭК-4: инфраструктура	1
1-СО-2: дорожная инфраструктура	2
2-ЭК-4: инфраструктура	1
2-СО-1: железнодорожная инфраструктура	2
3-ЭК-3: инфраструктура	1
1-СО-1: правила дорожного движения/поведение на дорогах	3
1-СО-3: правила, касающиеся транспортных средств	1
3-СО-1: правила движения по ВВП	3
3-СО-2: правила, касающиеся судов	2
1-СО-4: перевозка скоропортящихся продуктов питания	2
1-СО-5.1: общие положения, касающиеся перевозки опасных грузов автомобильным транспортом	2
1-СО-5.2: подготовка работников, участвующих в перевозке опасных грузов	2
1-СО-5.3: проверки и прочие вспомогательные меры, направленные на обеспечение соблюдения требований, касающихся безопасности	3

<i>Кластеры показателей</i>	<i>Важность</i>
1-СО-5.4: положения, касающиеся транспортного оборудования и транспортных операций, связанных с опасными грузами	2
1-СО-6: перевозка опасных грузов: требования к инфраструктуре/аппаратному обеспечению	1
2-СО-2.1: общие положения, касающиеся перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом	2
2-СО-2.2: подготовка работников, участвующих в перевозке опасных грузов	3
2-СО-2.3: проверки и прочие вспомогательные меры, направленные на обеспечение соблюдения требований, касающихся безопасности	2
3-СО-3: перевозка опасных грузов: административные требования	2
1-ЭК-6: интермодальность/комбинированные перевозки	1
2-ЭК-6: интермодальность/комбинированные перевозки	1
3-ЭК-5: интермодальность/комбинированные перевозки	1
1-ЭКО-1: парк транспортных средств	1
1-ЭКО-2: выбросы	3
1-ЭКО-3: инфраструктура	1
2-ЭКО-1: подвижной состав	1
2-ЭКО-2: выбросы	3
3-ЭКО-1: флот	1

Таблица 6

Вес кластеров показателей

<i>Приоритет</i>	<i>Вес</i>
1	1,2
2	1
3	0,8

3. Веса по доле вида транспорта

32. Взвешивание по доле вида транспорта призвано учесть, какая часть от общего объема грузов перевозится каждым видом внутреннего транспорта, используемого в соответствующей стране. Таким образом, каждому виду транспорта в зависимости от его доли будет присвоен один из трех уровней приоритетности, поскольку такие весовые коэффициенты присваиваются как относительное значение (таблица 7).

Таблица 7

Весовые коэффициенты по приоритетности доли вида транспорта

<i>Приоритетность — доля вида транспорта</i>	
1	1,0
2	0,9
3	0,8

4. Географические и финансовые ограничения

33. Этот последний уровень процесса взвешивания связан с конкретной причиной, по которой виды транспорта (один или два) не применимы в определенной стране, например железнодорожный и/или ВВТ. Страны могут выбрать три различных варианта с соответствующими весами, которые присваиваются каждому из них (таблица 8):

а) «Ограничений нет»: отсутствие природных, географических или финансовых ограничений для развития того вида транспорта, который в настоящее время не используется в соответствующей стране. Для того чтобы дать стране стимул развивать именно этот вид транспорта, все номинальные баллы будут учитываться во взвешенном максимальном значении и будут отражены в достигнутом страной прогрессе.

б) «Финансовые»: существуют возможности для эксплуатации того вида транспорта, который не используется на момент представления отчетности, однако необходимые инфраструктурные проекты не являются осуществимыми с финансовой точки зрения. Вариант «финансовые» не может быть выбран теми 36 государствами — членами Организации Объединенных Наций, которые относятся к категории развитых стран; его могут выбрать только развивающиеся или наименее развитые страны.

в) «Географические»: подразумевается, что та или иная страна имеет географические или природные ограничения, которые делают невозможным развитие железных дорог и/или ВВТ, например в силу наличия горного рельефа или пустынь. Например, если в определенной стране есть большая пустыня и в настоящее время используется только автомобильный транспорт, то для ВВТ можно выбрать ограничения категории «географические», а для железнодорожного транспорта — «финансовые».

Таблица 8

Веса с учетом ограничений

<i>Вариант</i>	<i>Вес</i>
Ограничений нет	1,0
Финансовые	0,5
Географические	0

5. Типы ранжирования ПУСВТ

34. Разрабатываемая в настоящий момент платформа автоматизированного сбора данных ПУСВТ будет предлагать следующие четыре различных типа ранжирования:

- общую оценку по стране,
- оценку сектора автомобильного транспорта,
- оценку сектора железнодорожного транспорта,
- оценку сектора ВВТ.

6. Расчет общей оценки по стране

35. Общая оценка по стране — это итоговый балл после четырех уровней взвешивания, которые описаны в предыдущих разделах. Приведенная ниже формула показывает, как рассчитывается общая оценка по стране:

$$\begin{aligned} & \text{Общая оценка по стране} \\ & = \left(\left(\sum \text{оценка страны по каждому кластеру} * \text{вес кластера} \right) * \text{фиксированный вес вида транспорта} \right. \\ & \quad \left. * \text{приоритетность вида транспорта} \right) + \text{нормализация с учетом природных ограничений} \end{aligned}$$

36. Помимо общей оценки, платформа ПУСВТ будет также показывать прогресс той или иной страны в сравнении со взвешенной максимальной оценкой ПУСВТ.

VI. Указания Рабочей группы

37. WP.5 предлагается рассмотреть методологию ПУСВТ, изложенную выше, а также показатели железнодорожного и внутреннего водного транспорта, приведенные в приложении 1 к настоящему документу, и показатели автомобильного транспорта, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.5/2021/8/Add.1. Затем она, возможно, пожелает дать дополнительные указания и рекомендации по улучшению и дальнейшему использованию и продвижению ПУСВТ в будущем.

VII. Справочные материалы

UNCTAD (2019). Country Profiles. URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/004/index.html>. Дата обращения: 5 июня 2019 года.

UNCTAD (2017). Map of Landlocked Developing Countries (LLDCs). URL: <https://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/LLDCs-Map.aspx>. Дата обращения: 2 июня 2019 года.

World Bank (2019). World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>. Дата обращения: 5 июня 2019 года.

World Bank (2018). Connecting to Compete 2018 - Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, D.C.

World Bank (2016). World Bank Open Data. Doing Business Trading Across Borders and Logistic Performance Index: similar yet different, 7 December.

World Bank (2005). Customs Modernization Handbook. Washington, D.C.

Приложение I

Показатели связанности железнодорожного транспорта

I. Экономическая устойчивость (ЭК)

A. 2-ЭК-1: эффективность

2-ЭК-1.1: кадровые ресурсы на железнодорожных ПППГ и внутренних пунктах таможенного оформления

Определение:

Достаточность количества персонала на железнодорожных ПППГ и внутренних пунктах таможенного оформления для обработки перевозимых грузов.

Оценка:

- все категории персонала доступны круглосуточно на большинстве ПППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 10 баллов
- некоторые категории персонала доступны круглосуточно на большинстве ПППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 8 баллов
- все категории персонала доступны в рабочее время на большинстве ПППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 6 баллов
- некоторые категории персонала доступны в рабочее время на большинстве ПППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 4 балла
- персонал доступен только по предварительной записи: 2 балла
- персонал на ПППГ и внутренних пунктах таможенного оформления отсутствует: 0 баллов

2-ЭК-1.2: инфраструктура ПППГ (сооружения для совместного контроля)

Определение:

Наличие и часы работы сооружений для совместного контроля на железнодорожных ПППГ, открытых для международных грузовых перевозок. Это касается сооружений для внутреннего контроля, а также совместного контроля с сопредельной страной. Что касается часов работы, то статья 6 приложения 8 к Конвенции о согласовании устанавливает 24 часа в сутки в качестве минимального требования.

Оценка:

- сооружения для совместного двустороннего контроля с сопредельной страной (по принципу одной остановки) доступны 24 часа в сутки: 10 баллов
- сооружения для совместного внутреннего контроля (по принципу одной остановки/пограничный пункт, работающий по принципу 2 остановок) доступны 24 часа в сутки: 8 баллов

-
- сооружения для совместного двустороннего контроля или внутреннего контроля доступны в ограниченном режиме (например, не работают в ночное время, в выходные и праздничные дни): 6 баллов
 - сооружения для любого вида совместного контроля отсутствуют: 0 баллов

2-ЭК-1.3: согласование международных стандартов для минимальной полезной длины обгонных путей

Определение:

Согласование международных стандартов для минимальной полезной длины обгонных путей на международных магистральных линиях по СМЖЛ для грузовых поездов. В СМЖЛ это значение равно 750 м.

Оценка:

- применяется на более чем 50 % международных железнодорожных линий вдоль национального сегмента: 10 баллов
- применяется на менее чем 50 % международных железнодорожных линий вдоль национального сегмента: 5 баллов
- не применяется в данной стране: 0 баллов

2-ЭК-1.4: процедуры внутреннего таможенного оформления и контроля

Определение:

Степень, в которой процедуры контроля осуществляются на внутренних пунктах таможенного оформления в удалении от границы для содействия эффективному движению на ППГ. Процедуры контроля включают в себя медико-санитарный контроль, контроль соответствия техническим стандартам, контроль качества, проверку поездов и другие виды контроля, в зависимости от ситуации.

Введение системы управления таможенными рисками даст дополнительные баллы, поскольку процедуры управления рисками ускоряют таможенное оформление товаров.

Оценка:

- все процедуры контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 8 баллов
- >50 % процедур контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 6 баллов
- <50 % процедур контроля проводятся на внутренних пунктах таможенного оформления: 4 балла
- все процедуры контроля проводятся на ППГ: 0 баллов
- применяется система управления таможенными рисками: + 2 балла

2-ЭК-1.5а: координация и делегирование полномочий по контролю между национальными пограничными службами*Определение:*

Степень, в которой национальные пограничные службы (такие, как органы здравоохранения и по надзору за безопасностью, казначейство и администрация по контролю за продуктами питания и лекарствами) делегируют свои контрольные функции другим пограничным службам, таким как таможенные органы, в соответствии с соглашением о сотрудничестве или МоВ. Внедрение механизма делегирования позволяет сократить дублирование и параллелизм действий, а также противоречивые инструкции и требования.

Оценка:

- существует механизм координации и делегирования полномочий, позволяющий всем пограничным службам в любое время действовать/осуществлять контроль от имени друг друга: 10 баллов
- существует механизм координации и делегирования полномочий, однако лишь ряд пограничных служб в определенных случаях (например, в часы наименьшей загрузки и в ночное время) могут действовать/осуществлять контроль от имени друг друга: 6 баллов
- механизм координации и делегирования полномочий отсутствует, все государственные службы действуют как таковые независимо друг от друга: 0 баллов

2-ЭК-1.5b: координация и делегирование полномочий по контролю между службами соседних стран*Определение:*

Степень, в которой пограничные службы с обеих сторон ППГ координируют друг с другом или делегируют друг другу процедуры контроля на предназначенном для этого объединенном общем пограничном посту/станции в соответствии с двусторонним соглашением или МоВ. Внедрение такого механизма координации и делегирования позволит повысить эффективность пересечения границы.

Оценка:

- существует механизм координации и делегирования полномочий, позволяющий пограничным службам с обеих сторон ППГ в любое время действовать/осуществлять контроль совместно или от имени друг друга: 8 баллов
- существует механизм координации и делегирования полномочий, позволяющий пограничным службам с обеих сторон ППГ в определенных случаях (например, в часы наименьшей загрузки и в ночное время) действовать/осуществлять контроль совместно или от имени друг друга: 6 баллов
- общие часы работы в зависимости от интенсивности движения: + 2 балла
- механизм координации и делегирования полномочий отсутствует, пограничные службы с обеих сторон ППГ действуют как таковые независимо друг от друга: 0 баллов

2-ЭК-1.6: среднее время прохождения железнодорожной границы

Определение:

Среднее время (в мин), которое необходимо поезду для пересечения границы и рассчитывается путем суммирования времени остановки всех поездов, деленного на количество поездов, пересекающих границу за один день. В ходе обследования при рассмотрении времени остановки должно учитываться время суток (наибольшей и наименьшей загрузки) и день недели.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-ЭК-1.7: соотношение грузов, перевозимых навалом/насыпью, и грузов, не являющихся навалочными/насыпными

Определение:

Соотношение грузов, перевозимых навалом/насыпью, и грузов, не являющихся навалочными/насыпными, в экспорте железнодорожных грузов из страны. Этот показатель иллюстрирует, насколько разнообразны железнодорожные перевозки, с целью поощрения перевозки грузов, не являющихся навалочными/насыпными, по железным дорогам.

Оценка:

- 50:50: 10 баллов
- 60:40: 7 баллов
- 70:30: 4 балла
- 80:20: 0 баллов

2-ЭК-1.8: доля порожнего пробега

Определение:

Доля порожнего пробега поездов, возвращающихся в страну. Этот показатель измеряет сотрудничество и координацию с соседними странами для сокращения порожнего пробега.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-ЭК-2: время, требуемое для прохождения границы

2-ЭК-2.1a: среднее время прохождения границы (с физическим досмотром)

Определение:

Среднее время прохождения границы (в мин), необходимое поезду при физическом досмотре. Оно рассчитывается путем суммирования времени прохождения границы всеми прошедшими досмотр поездами, деленного на количество прошедших досмотр поездов. При этом учитывается время от въезда на ППГ на территории одной страны до выезда из него в другой стране. В ходе обследования при рассмотрении времени прохождения границы должно учитываться время суток (наибольшей и наименьшей загрузки) и день недели.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-ЭК-2.1b: среднее время прохождения границы (без физического досмотра)

Определение:

Среднее время прохождения границы (в мин), необходимое поезду при отсутствии физического досмотра. Оно рассчитывается путем суммирования времени прохождения границы всеми обследованными поездами, деленного на количество обследованных поездов. При этом учитывается время от въезда на ППГ на территории одной страны до выезда из него в другой стране. В ходе обследования при рассмотрении времени прохождения границы должно учитываться время суток (наибольшей и наименьшей загрузки) и день недели.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-ЭК-2.2: среднее время ожидания в очереди

Определение:

Среднее время ожидания в очереди (в мин) для поездов на пограничных станциях. Учитываемое время начинается с момента прибытия поезда на грузовую станцию и заканчивается с началом процесса таможенного оформления. В ходе обследования при рассмотрении времени ожидания в очереди должно учитываться время суток (наибольшей и наименьшей загрузки) и день недели.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

В. 2-ЭК-3: затраты

2-ЭК-3.1: стоимость таможенного оформления контейнерных грузов

Определение:

Средняя стоимость таможенных операций (в расчете на ДФЭ), связанных с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы в стране, относительно средней стоимости соответствующих операций в регионе. Соответствующие затраты включают, в частности, погрузку/разгрузку груза на ППП и инспекционные сборы.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

2-ЭК-3.2: стоимость таможенного оформления сухих массовых грузов

Определение:

Средняя стоимость таможенных операций для сухих массовых грузов (в расчете на тонну), связанных с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы в стране, относительно средней стоимости соответствующих операций в регионе. Соответствующие затраты включают, в частности, погрузку/разгрузку груза на ППП и инспекционные сборы.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

2-ЭК-3.3: стоимость таможенного оформления наливных грузов

Определение:

Средняя стоимость таможенных операций для наливных грузов (в расчете на тонну), связанных с соблюдением таможенных правил и процедур пересечения границы в стране, относительно средней стоимости соответствующих операций в регионе. Соответствующие затраты включают, в частности, погрузку/разгрузку груза на ППП и инспекционные сборы.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
 - стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
 - стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
 - стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов
-

С. 2-ЭК-4: инфраструктура

2-ЭК-4.1: протяженность международных железнодорожных магистральных линий*Определение:*

Отношение общей протяженности международных железнодорожных магистральных линий (в км) к общей протяженности железнодорожной сети в стране. В Европе это касается линий категории А по классификации железнодорожной сети Е, описание которой приведено в приложении I к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ).

Оценка:

- отношение ≥ 25 %: 10 баллов
- $20\% \leq$ отношение < 25 %: 8 баллов
- $15\% \leq$ отношение < 20 %: 6 баллов
- $10\% \leq$ отношение < 15 %: 4 балла
- $5\% \leq$ отношение < 10 %: 2 балла
- отношение < 5 %: 0 баллов

2-ЭК-4.2: протяженность дополнительных международных железнодорожных линий*Определение:*

Отношение общей протяженности дополнительных международных железнодорожных линий (в км) к общей протяженности железнодорожной сети в стране. В Европе эти линии относятся к линиям категории В по классификации железнодорожной сети Е, описание которой приведено в приложении I к СМЖЛ.

Оценка:

- отношение ≥ 25 %: 10 баллов
- $20\% \leq$ отношение < 25 %: 8 баллов
- $15\% \leq$ отношение < 20 %: 6 баллов
- $10\% \leq$ отношение < 15 %: 4 балла
- $5\% \leq$ отношение < 10 %: 2 балла
- отношение < 5 %: 0 баллов

2-ЭК-4.3: количество международных железнодорожных коридоров

Определение:

Количество международных железнодорожных коридоров, проходящих через страну.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-ЭК-4.4: коммерческая скорость международных железнодорожных линий

Определение:

Средняя коммерческая скорость большинства международных железнодорожных линий вдоль национального сегмента, которая равна расстоянию, деленному на время в пути.

Оценка:

- ≥ 160 км/ч: 10 баллов
 - 120 км/ч: 8 баллов
 - 100 км/ч: 6 баллов
 - 80 км/ч: 4 балла
 - 60 км/ч: 2 балла
 - 40 км/ч: 0 баллов
-

D. 2-ЭК-5: операции**1. 2-ЭК-5.1: административные требования**

2-ЭК-5.1a: требования к допуску локомотивов

Определение:

Требования к допуску локомотивов и моторвагонных подвижных составов с точки зрения их технического состояния на основе международного/регионального/субрегионального режима.

Оценка:

- применение режима международной конвенции: 10 баллов
- применение регионального режима, эквивалентного применимым международным конвенциям: 8 баллов
- применение эквивалентного субрегионального режима: 6 баллов
- применение упрощенного двустороннего режима: 4 балла
- отсутствие допуска: 0 баллов

2-ЭК-5.1b: требования к допуску вагонов

Определение:

Требования к допуску вагонов и пассажирских вагонов с точки зрения их технического состояния на основе международного/регионального/субрегионального режима.

Оценка:

- применение режима международной конвенции: 10 баллов
- применение регионального режима, эквивалентного применимым международным конвенциям: 8 баллов
- применение эквивалентного субрегионального режима: 6 баллов
- применение упрощенного двустороннего режима: 4 балла
- отсутствие допуска: 0 баллов

2-ЭК-5.1с: требования к договору перевозки

Определение:

Степень приведения требований к договору перевозки в соответствие с договоренностями, согласованными на международном и/или региональном уровне.

Оценка:

- согласованы на региональном или субрегиональном уровне: 8 баллов
- согласованы на двусторонней основе с общими полными условиями договора, договоренностями по юридическим вопросам и накладной: 6 баллов
- общих договоренностей нет: 0 баллов

2-ЭК-5.1d: признание удостоверения машиниста поезда

Определение:

Степень признания удостоверения машиниста поезда.

Оценка:

- использование удостоверений, признанных на региональном уровне: 8 баллов
- двусторонняя договоренность с дополнительными документами: 6 баллов
- договоренностей нет: 0 баллов

2. 2-ЭК-5.2: операционная совместимость

2-ЭК-5.2а: ширина колеи

Определение:

Степень соответствия ширины колеи международной железнодорожной сети в стране региональным/мировым техническим стандартам.

Оценка:

- ширина колеи соответствует мировым техническим стандартам: 10 баллов
- ширина колеи соответствует региональным техническим стандартам: 8 баллов
- ширина колеи соответствует субрегиональным техническим стандартам: 6 баллов

-
- ширина колеи соответствует согласованным на двусторонней основе техническим стандартам: 4 балла
 - ширина колеи соответствует национальным техническим стандартам: 0 баллов

2-ЭК-5.2b: габарит погрузки

Определение:

Степень соответствия габарита погрузки международной железнодорожной сети в стране региональным/мировым техническим стандартам.

Оценка:

- габарит погрузки соответствует мировым техническим стандартам: 10 баллов
- габарит погрузки соответствует региональным техническим стандартам: 8 баллов
- габарит погрузки соответствует субрегиональным техническим стандартам: 6 баллов
- габарит погрузки соответствует согласованным на двусторонней основе техническим стандартам: 4 балла
- габарит погрузки соответствует национальным техническим стандартам: 0 баллов

2-ЭК-5.2c: система железнодорожной сигнализации

Определение:

Наиболее широко используемая система железнодорожной сигнализации на международной железнодорожной сети в стране.

Оценка:

- система сигнализации с подвижными блок-участками: 10 баллов
- система сигнализации с фиксированными блок-участками: 7 баллов
- блок-участки с неавтоматическим управлением: 4 балла
- отсутствие систем сигнализации: 0 баллов

2-ЭК-5.2d: количество стран, подвижному составу которых разрешен въезд в страну

Определение:

Количество иностранных государств, подвижному составу которых разрешен въезд в страну.

Оценка:

- ≥5 стран: 10 баллов
- 4 страны: 8 баллов
- 3 страны: 6 баллов
- 2 страны: 4 балла
- 1 страна: 2 балла
- 0 стран: 0 баллов

2-ЭК-5.2e: участие в международных железнодорожных конвенциях

Определение:

Степень обеспечения юридической совместимости путем участия в международных железнодорожных конвенциях для комплексного решения правовых вопросов международных железнодорожных перевозок на всем континенте.

Оценка:

- членство в ОСЖД или ОТИФ: 10 баллов
- страна не является членом этих организаций: 0 баллов

2-ЭК-5.2f: открытый доступ

Определение:

Степень доступа сторонних операторов к эксплуатации железнодорожной сети страны. Сторонние операторы — это железнодорожные операторы, отличные от основного национального оператора.

Оценка:

- полный доступ с надзором со стороны независимого регулятора в сфере железнодорожного транспорта: 10 баллов
 - полный доступ без осуществления надзора: 7 баллов
 - доступ предоставляется только железнодорожным операторам сопредельных государств: 4 балла
 - доступ предоставляется только национальному железнодорожному оператору (монополия): 0 баллов
-

Е. 2-ЭК-6: интермодальность/комбинированные перевозки

2-ЭК-6.1: доля грузовых железнодорожных перевозок*Определение:*

Отношение грузовых перевозок в тонно-километрах, выполненных железнодорожным транспортом, к общему количеству международных перевозок в тонно-километрах в год.

Оценка:

- отношение ≥ 90 %: 10 баллов
- $75\% \leq$ отношение < 90 %: 8 баллов
- $50\% \leq$ отношение < 75 %: 6 баллов
- $25\% \leq$ отношение < 50 %: 4 балла
- $10\% \leq$ отношение < 25 %: 2 балла
- отношение < 10 %: 0 баллов

2-ЭК-6.2: доля контейнерных грузов*Определение:*

Доля контейнеризации определяется как вес брутто контейнерных грузов, деленный на общий вес брутто перевозимых по железной дороге грузов, не являющихся навалочными/насыпными. Исключаются нефть, уголь, зерно, навалочные грузы, цемент и т. д.

Оценка:

- доля ≥ 65 %: 10 баллов
- $50\% \leq$ доля < 65 %: 8 баллов
- $25\% \leq$ доля < 50 %: 6 баллов
- $10\% \leq$ доля < 25 %: 4 балла
- доля < 10 %: 0 баллов

2-ЭК-6.3: время обработки грузов в терминалах*Определение:*

Минимальное время обработки грузов в терминалах, определяемое как период от последней приемки грузов до отправления поездов и от прибытия поездов до наличия вагонов, готовых к выгрузке грузовых единиц.

Оценка:

- время ≤ 1 ч: 10 баллов
- 1 ч \leq время < 2 ч: 5 баллов
- время > 2 ч: 0 баллов

2-ЭК-6.4: время ожидания для дорожных транспортных средств*Определение:*

Минимальное время ожидания для дорожных транспортных средств, определяемое как время ожидания дорожных транспортных средств для доставки или получения грузовых единиц на железнодорожных терминалах.

Оценка:

- время ≤ 20 мин: 10 баллов
- 20 мин \leq время < 60 мин: 5 баллов
- время > 60 мин: 0 баллов

Ф. 2-ЭК-7: решения в области ИКТ и интеллектуальных транспортных систем

2-ЭК-7.1: внедрение взаимосвязанных электронных решений*Определение:*

Степень внедрения согласованных на международном, региональном, субрегиональном или двустороннем уровне взаимосвязанных электронных решений для транспорта, т. е. электронных ЦИМ/СМГС и электронной системы «единого окна» для таможенных и пограничных процедур.

Оценка:

- внедрены электронные ЦИМ/СМГС и межучрежденческая электронная система «единого окна»: 10 баллов
- внедрена только электронная система «единого окна»: 8 баллов

-
- внедрены электронные ЦИМ/СМГС, нет электронной системы «единого окна»: 6 баллов
 - используется электронная система обработки: 4 балла
 - ручная обработка: 0 баллов

2-ЭК-7.2: применение предварительной электронной информации о железнодорожных грузах

Определение:

Степень применения предварительной электронной информации о грузах для целей предварительного таможенного оформления.

Оценка:

- полноценная система предварительной электронной информации о грузах, позволяющая проводить предварительное таможенное оформление, применима для всех грузов: 10 баллов
- полноценная система предварительной электронной информации о грузах, позволяющая проводить предварительное таможенное оформление, применима для большинства грузов: 7 баллов
- полноценная система предварительной электронной информации о грузах, позволяющая проводить предварительное таможенное оформление, применима только для отдельных грузов; большинство грузов обрабатывается вручную по прибытии: 4 балла
- электронная система предварительного таможенного оформления грузов отсутствует, обработка и оформление происходят по прибытии груза в страну импорта: 0 баллов

2-ЭК-7.3: наличие средств обнаружения и технологий контроля

Определение:

Наличие наППГ средств обнаружения, технологий сканирования и неинтрузивного контроля, включая сканеры для грузов, технологии обнаружения химических, биологических, радиологических и ядерных материалов, а также электронной пломбы.

Оценка:

- доступность на всех железнодорожныхППГ и внутренних пунктах таможенного оформления: 10 баллов
- доступность на не менее 50 % железнодорожныхППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 7 баллов
- доступность на менее 50 % железнодорожныхППГ и внутренних пунктов таможенного оформления: 4 балла
- отсутствие на всех железнодорожныхППГ и внутренних пунктах таможенного оформления: 0 баллов

2-ЭК-7.4: скоординированный процесс составления расписания

Определение:

Наличие скоординированного процесса составления расписания.

Оценка:

- координация на глобальном уровне: 10 баллов
 - координация на региональном уровне: 8 баллов
 - координация на субрегиональном уровне: 6 баллов
 - координация на двустороннем уровне: 4 балла
 - отсутствие координации: 0 баллов
-

II. Социальная устойчивость (СО)

A. 2-СО-1: железнодорожная инфраструктура

2-СО-1.1: доля международных железнодорожных линий, имеющих не менее двух колеи

Определение:

Отношение протяженности международных железнодорожных линий вдоль национального сегмента, имеющих не менее двух колеи, к общей протяженности международных железнодорожных линий вдоль национального сегмента.

Оценка:

- отношение $\geq 25\%$: 10 баллов
- $20\% \leq$ отношение $< 25\%$: 8 баллов
- $15\% \leq$ отношение $< 20\%$: 6 баллов
- $10\% \leq$ отношение $< 15\%$: 4 балла
- $5\% \leq$ отношение $< 10\%$: 2 балла
- отношение $< 5\%$: 0 баллов

2-CO-1.2a: защищенные подъездные пути на железнодорожных ППГ (безопасность грузов)

Определение:

Степень оснащенности железнодорожных ППГ в стране защищенными подъездными путями, т. е. полностью огороженными и освещенными, с целью сокращения краж грузов.

Оценка:

- все железнодорожные ППГ оснащены защищенными подъездными путями: 10 баллов
- более 50 % железнодорожных ППГ оснащены защищенными подъездными путями: 7 баллов
- менее 50 % железнодорожных ППГ оснащены защищенными подъездными путями: 4 балла
- ППГ с защищенными подъездными путями отсутствуют: 0 баллов

2-CO-1.2b: количество случаев кражи железнодорожных грузов

Определение:

Количество зарегистрированных случаев кражи железнодорожных грузов в расчете на 100 000 вагоно-суток, задействованных в торговле (импорт и экспорт), в год.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-CO-1.2c: железнодорожные переезды на международных линиях

Определение:

Наиболее широко используемый вид железнодорожных переездов на международных железнодорожных линиях в стране.

Оценка:

- отсутствие одноуровневых пересечений железнодорожных путей и автомобильных дорог: 10 баллов
- железнодорожные переезды оборудованы автоматическими устройствами: 7 баллов
- железнодорожные переезды обслуживаются дежурными работниками: 4 балла
- железнодорожные переезды не обслуживаются дежурными работниками: 0 баллов

2-CO-1.2d: количество несчастных случаев на железнодорожных переездах

Определение:

Количество несчастных случаев на железнодорожных переездах в расчете на 100 000 поездо-км, пройденных за год.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2-CO-1.2e: защищенные подъездные пути действующих железнодорожных линий

Определение:

Степень, в которой защищенные подъездные пути, т. е. полностью огороженные и освещенные, установлены по обе стороны действующих международных железнодорожных линий в стране с целью повышения безопасности движения.

Оценка:

- все действующие железнодорожные линии оснащены защищенными подъездными путями: 10 баллов
- более 50 % действующих железнодорожных линий оснащены защищенными подъездными путями: 7 баллов
- менее 50 % действующих железнодорожных линий оснащены защищенными подъездными путями: 4 балла
- железнодорожных линий с защищенными подъездными путями нет: 0 баллов

2-CO-1.3: количество несчастных случаев из-за отказа системы

Определение:

Количество несчастных случаев в расчете на 100 000 поездо-км, пройденных за год, основной причиной которых является отказ системы, например лопнувший рельс, температурный выброс пути, проезд запрещающего сигнала, опасный отказ сигнализации, поломка колес и осей.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

В. 2-СО-2: перевозка опасных грузов: административные требования**1. 2-СО-2.1: общие положения, касающиеся перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом**

2-СО-2.1а: размещение информационных табло и маркировочных надписей на вагонах

Определение:

Степень приведения национальных законов и нормативных актов в соответствие с согласованными на международном/региональном уровне положениями о размещении информационных табло и маркировочных надписей. Это касается размещения информационных табло и маркировочных надписей на вагонах всех типов для перевозки опасных грузов.

Оценка:

- в соответствии с согласованными на международном уровне положениями: 10 баллов
- в соответствии с согласованными на региональном уровне положениями: 5 баллов
- международные/региональные положения не признаются или отсутствуют применимые национальные законы: 0 баллов

2-СО-2.1б: доля перевозок опасных грузов

Определение:

Доля перевозок, классифицируемых как перевозки опасных грузов, на международной железнодорожной сети.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2. 2-СО-2.2: подготовка работников, участвующих в перевозке опасных грузов

2-СО-2.2а: обеспечение специализированной подготовки

Определение:

Степень приведения специализированной подготовки персонала перевозчика и управляющего железнодорожной инфраструктурой, участвующего в перевозке опасных грузов, в соответствие с согласованными на международном/региональном уровне правилами. Согласованные на международном уровне элементы специализированной подготовки изложены в МПОГ.

Оценка:

- подготовка разработана на основе согласованных на международном уровне правил: 10 баллов
 - подготовка разработана на основе согласованных на региональном уровне правил: 5 баллов
 - подготовка частично разработана на основе согласованных на международном/региональном уровне правил: 3 балла
 - согласованные на международном/региональном уровне правила не признаются при подготовке персонала или подготовка не предусмотрена: 0 баллов
-

3. 2-CO-2.3: проверки и прочие вспомогательные меры, направленные на обеспечение соблюдения требований, касающихся безопасности

2-CO-2.3a: положения, касающиеся поездов, перевозящих опасные грузы

Определение:

Степень, в которой при перевозке опасных грузов учитывается обязательная эксплуатация поездов, требуемых в соответствии с международными стандартами перевозки опасных грузов в части их конструкции, официального утверждения типа, допущения к перевозке в режиме МПОГ и ежегодного технического осмотра.

Оценка:

- обязательный характер: 10 баллов
- добровольный характер: 5 баллов
- не учитывается: 0 баллов

2-CO-2.3b: количество аварий и происшествий, связанных с перевозкой опасных грузов

Определение:

Количество аварий и происшествий, связанных с перевозкой опасных грузов по железной дороге, в расчете на 100 000 поездо-км, пройденных за год.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

III. Экологическая устойчивость (ЭКО)

A. 2-ЭКО-1: подвижной состав

2-ЭКО-1.1: средний возраст подвижного состава

Определение:

Средний возраст подвижного состава, задействованного в международных перевозках.

Оценка:

- возраст < 15 лет: 10 баллов
- 15 лет ≤ возраст < 20 лет: 7 баллов
- 20 лет ≤ возраст < 25 лет: 4 балла
- возраст ≥ 25 лет: 0 баллов

2-ЭКО-1.2: средний возраст локомотивов

Определение:

Средний возраст локомотивов, задействованных в международных перевозках.

Оценка:

- возраст < 15 лет: 10 баллов
- 15 лет ≤ возраст < 20 лет: 7 баллов
- 20 лет ≤ возраст < 25 лет: 4 балла
- возраст ≥ 25 лет: 0 баллов

2-ЭКО-1.3: количество поездов на водородных топливных элементах

Определение:

Отношение количества поездов на водородных топливных элементах, задействованных в международных перевозках, к общему количеству поездов, задействованных в международных перевозках в стране за год.

Оценка:

- отношение ≥ 10 %: 10 баллов
 - $8\% \leq$ отношение < 10 %: 8 баллов
 - $6\% \leq$ отношение < 8 %: 6 баллов
 - $4\% \leq$ отношение < 6 %: 4 балла
 - $2\% \leq$ отношение < 4 %: 2 балла
 - отношение < 2 %: 0 баллов
-

В. 2-ЭКО-2: выбросы

2-ЭКО-2.1: доля пассажирских железнодорожных перевозок

Определение:

Отношение пассажиро-км, пройденных железнодорожным транспортом, к общему количеству пассажиро-км, приходящихся на международные поездки за год.

Оценка:

- отношение ≥ 90 %: 10 баллов
- $75\% \leq$ отношение < 90 %: 8 баллов
- $50\% \leq$ отношение < 75 %: 6 баллов
- $25\% \leq$ отношение < 50 %: 4 балла
- $10\% \leq$ отношение < 25 %: 2 балла
- отношение < 10 %: 0 баллов

2-ЭКО-2.2: реализация технических мер по адаптации на железнодорожном транспорте

Определение:

Степень реализации технических мер по адаптации железных дорог для прогнозирования воздействия изменения климата на систему железнодорожного транспорта и предложения вариантов адаптации. Примерами технических мер по адаптации железных дорог являются повышение устойчивости сети к сильным осадкам и установка систем мониторинга, состоящих из различных датчиков информации об окружающей среде и технической информации (анемометров) вдоль железнодорожных линий.

Оценка:

- меры реализованы: 10 баллов
 - меры находятся в стадии разработки: 7 баллов
 - планируется разработка мер: 4 балла
 - разработка мер не планируется: 0 баллов
-

Приложение II

Показатели связанности внутреннего водного транспорта

I. Экономическая устойчивость (ЭК)

A. 3-ЭК-1: эффективность

3-ЭК-1.1: время ожидания в портах

Определение:

Среднее время ожидания в порту, определяемое как период от последней приемки товаров до отхода судов и от прибытия судов до начала разгрузки контейнеров.

Оценка:

- время ≤ 1 ч: 10 баллов
- 1 ч \leq время < 2 ч: 5 баллов
- время > 2 ч: 0 баллов

3-ЭК-1.2: время ожидания на шлюзах

Определение:

Среднее время ожидания на шлюзах, определяемое как период от прибытия судов в район шлюза до момента, когда судам разрешается войти в систему.

Оценка:

- время ≤ 20 мин: 10 баллов
- 20 мин \leq время < 60 мин: 5 баллов
- время > 60 мин: 0 баллов

3-ЭК-1.3: навигация в ночное время

Определение:

Позволяет ли большинство внутренних водных путей в стране осуществлять навигацию в ночное время.

Оценка:

- навигация в ночное время возможна: 10 баллов
 - навигация в ночное время невозможна: 0 баллов
-

В. 3-ЭК-2: затраты

3-ЭК-2.1: портовые сборы

Определение:

Средний размер портовых сборов во внутренних портах страны по отношению к среднему размеру портовых сборов в регионе. Это сбор, взимаемый портом со всех заходящих в порт судов до момента их выхода из порта и обычно рассчитываемый по брутто-регистравному тоннажу судна в соответствии с мерительным свидетельством, выданным на это судно.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

3-ЭК-2.2: стоимость услуг буксира

Определение:

Средняя стоимость услуг буксиров, применяемых в портах внутреннего судоходства в стране, относительно средней стоимости услуг буксиров в регионе. Стоимость обычно рассчитывается в зависимости от размера буксира в дополнение к почасовому тарифу его использования.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

3-ЭК-2.3: тоннажные сборы

Определение:

Средний размер тоннажных сборов в портах внутреннего судоходства в стране по отношению к среднему размеру тоннажных сборов в регионе. Это плата, взимаемая портом с оператора судна за пользование портом.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

3-ЭК-2.4: грузовые портовые сборы

Определение:

Средний размер грузовых сборов в портах внутреннего судоходства в стране по отношению к среднему размеру грузовых сборов в регионе. Речь идет о сборе, взимаемом портом за использование портовых сооружений для перемещения груза.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
- стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
- стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
- стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов

3-ЭК-2.5: сборы за использование шлюзов

Определение:

Средние сборы за использование шлюзов на внутренних водных путях в стране по отношению к средним аналогичным сборам в регионе.

Оценка:

- стоимость более чем на 50 % ниже средней по региону: 10 баллов
 - стоимость менее чем на 50 % ниже средней по региону: 7 баллов
 - стоимость менее чем на 50 % выше средней по региону: 4 балла
 - стоимость более чем на 50 % выше средней по региону: 0 баллов
-

С. 3-ЭК-3: инфраструктура

3-ЭК-3.1: доля ВВП с международными техническими параметрами

Определение:

Отношение протяженности ВВП международного значения (в Европе это водные пути категории Е), соответствующих согласованным на международном/региональном уровне техническим и эксплуатационным параметрам, к общей протяженности ВВП в стране. Конкретные параметры инфраструктуры изложены в Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е.

Оценка:

- отношение $\geq 80\%$: 10 баллов
- $60\% \leq$ отношение $< 80\%$: 8 баллов
- $40\% \leq$ отношение $< 60\%$: 6 баллов
- $20\% \leq$ отношение $< 40\%$: 4 балла
- отношение $< 20\%$: 0 баллов

3-ЭК-3.2: грузооборот портов внутреннего судоходства

Определение:

Отношение грузооборота портов внутреннего судоходства международного значения (в Европе это порты категории Е) в стране к минимальному грузообороту, установленному в международных соглашениях. В Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) это значение соответствует 0,5 млн тонн в год. Конкретные характеристики портов изложены в Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е.

Оценка:

- отношение $\geq 80\%$: 10 баллов
- $60\% \leq$ отношение $< 80\%$: 8 баллов
- $40\% \leq$ отношение $< 60\%$: 6 баллов
- $20\% \leq$ отношение $< 40\%$: 4 балла
- отношение $< 20\%$: 0 баллов

3-ЭК-3.3: количество стран назначения, до которых можно добраться по международным коридорам, проходящим по ВВП, и прибрежным маршрутам

Определение:

Общее количество стран назначения, до которых можно добраться по международным коридорам, проходящим по ВВП, и прибрежным маршрутам, которые проходят через страну.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

3-ЭК-3.4: гармонизация национальных законов о ВВП

Определение:

Степень приведения национальных законов о ВВП (например, законодательства о судоходстве по внутренним водным путям и портах и Морского кодекса) в соответствие с СМВП и другими соответствующими международными конвенциями и правовыми документами.

Оценка:

- полностью приведены в соответствие: 10 баллов
- частично приведены в соответствие: 7 баллов
- не приведены в соответствие: 4 балла
- отсутствие национального законодательства: 0 баллов

D. 3-ЭК-4: операции

3-ЭК-4.1: гармонизация удостоверений судоводителей

Определение:

Степень приведения национальных удостоверений судоводителей в соответствие с договоренностями, согласованными на субрегиональном уровне.

Оценка:

- гармонизация на субрегиональном уровне: 6 баллов
- гармонизация на двустороннем уровне: 4 балла

-
- удостоверения признаются только на национальном уровне: 2 балла
 - процедура выдачи удостоверений отсутствует: 0 баллов

3-ЭК-4.2: требования к договору перевозки

Определение:

Степень приведения требований к договору перевозки в соответствие с договоренностями, согласованными на международном и/или региональном уровне.

Оценка:

- гармонизация на глобальном уровне (признание КППГВ): 10 баллов
 - гармонизация на региональном уровне: 8 баллов
 - гармонизация на субрегиональном уровне: 6 баллов
 - гармонизация на двустороннем уровне: 4 балла
 - общих договоренностей нет: 0 баллов
-

Е. 3-ЭК-5: интермодальность/комбинированные перевозки

3-ЭК-5.1: доля грузовых перевозок по ВВП

Определение:

Отношение тонно-км грузов, перевезенных по ВВП, к общему количеству тонно-км, перевезенных автомобильным, железнодорожным и ВВТ за год.

Оценка:

- отношение $\geq 10\%$: 10 баллов
- $8\% \leq$ отношение $< 10\%$: 8 баллов
- $6\% \leq$ отношение $< 8\%$: 6 баллов
- $4\% \leq$ отношение $< 6\%$: 4 балла
- $2\% \leq$ отношение $< 4\%$: 2 балла
- отношение $< 2\%$: 0 баллов

3-ЭК-5.2: соединение портовых терминалов с автомобильными и железными дорогами

Определение:

Соединены ли терминалы в портах внутренних водных путей с основными дорогами и железнодорожными линиями.

Оценка:

- соединены с международными автомобильными и железнодорожными сетями: 9 баллов
- соединены с международной автомобильной или железнодорожной сетью: 7 баллов
- соединены с автомобильными и железнодорожными магистралями, не принадлежащими к международной сети: 5 баллов
- соединены с автомобильными или железнодорожными магистралями, не принадлежащими к международной сети: 3 балла
- отсутствие соединения с автомобильными и железнодорожными сетями: 0 баллов
- соединены с морскими коридорами: + 1 балл

Е. 3-ЭК-6: решения в области ИКТ и интеллектуальных транспортных систем

3-ЭК-6.1: доля ВВП, оснащенных РИС

Определение:

Отношение протяженности внутренних водных путей, оснащенных речными информационными службами (РИС), к общей протяженности сети ВВП.

Оценка:

- отношение $\geq 80\%$: 10 баллов
- $60\% \leq$ отношение $< 80\%$: 8 баллов
- $40\% \leq$ отношение $< 60\%$: 6 баллов
- $20\% \leq$ отношение $< 40\%$: 4 балла
- отношение $< 20\%$: 0 баллов

3-ЭК-6.2: применение технологических решений РИС

Определение:

Степень применения технологических решений РИС в стране, которые включают: 1) радиосвязь на ОВЧ; 2) мобильные системы передачи данных; 3) глобальную навигационную спутниковую систему (ГНСС); 4) Интернет; 5) систему обнаружения и отслеживания судов; 6) систему судовых сообщений.

Оценка:

- имеются все 6 систем: 10 баллов
- имеются 4–5 систем: 8 баллов
- имеются 2–3 системы: 6 баллов
- имеется 1 система: 4 балла
- системы отсутствуют: 0 баллов

3-ЭК-6.3: доля ВВП, охваченных стандартом СОЭНКИ ВС

Определение:

Отношение протяженности ВВП международного значения, охваченных стандартом системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС), к общей протяженности международных ВВП в стране.

Оценка:

- отношение ≥ 80 %: 10 баллов
- $60\% \leq$ отношение < 80 %: 8 баллов
- $40\% \leq$ отношение < 60 %: 6 баллов
- $20\% \leq$ отношение < 40 %: 4 балла
- отношение < 20 %: 0 баллов

3-ЭК-6.4: доля ВВП, оснащенных АИС

Определение:

Отношение протяженности внутренних водных путей, оснащенных автоматической идентификационной системой (АИС), к общей протяженности сети ВВП.

Оценка:

- отношение ≥ 80 %: 10 баллов
 - 60 % \leq отношение < 80 %: 8 баллов
 - 40 % \leq отношение < 60 %: 6 баллов
 - 20 % \leq отношение < 40 %: 4 балла
 - отношение < 20 %: 0 баллов
-

II. Социальная устойчивость (СО)

A. 3-CO-1: правила движения по ВВП

3-CO-1.1: применение согласованных на международном уровне правил судоходства

Определение:

Степень применения согласованных на международном уровне правил судоходства (в Европе это Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)), применяемые на международных водных путях страны.

Оценка:

- полностью согласованы: 10 баллов
- частично согласованы: 7 баллов
- не согласованы: 4 балла
- отсутствие национального законодательства: 0 баллов

3-CO-1.2: инциденты, связанные с судоходством

Определение:

Количество инцидентов, связанных с судоходством, в год. Это касается инцидентов, происходящих из-за недостаточной навигационной инфраструктуры, такой как навигационные средства (кардинальные знаки, латеральные знаки и буи и т. д.) и другие знаки и маркировка вдоль водных путей как для ночной, так и для дневной навигации.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

В. 3-CO-2: правила, касающиеся судов

3-CO-2.1: согласование с положениями о регистрации судов внутреннего плавания

Определение:

Степень приведения национальных законов и нормативных актов в соответствие с согласованными на международном/региональном уровне положениями о регистрации судов внутреннего плавания.

Оценка:

- полностью приведены в соответствие: 10 баллов
- приведены в соответствие на региональном уровне: 8 баллов
- приведены в соответствие на субрегиональном уровне: 6 баллов
- приведены в соответствие на двустороннем уровне: 4 балла
- международные/региональные положения не признаются или отсутствуют применимые национальные законы: 0 баллов

3-CO-2.2: признание согласованных обязательных судовых свидетельств

Определение:

Степень признания согласованных обязательных свидетельств, связанных с судном (таких, как судовое свидетельство и мерительное свидетельство).

Оценка:

- согласованы на глобальном уровне: 10 баллов
- согласованы на региональном уровне: 8 баллов
- согласованы на субрегиональном уровне: 6 баллов
- согласованы на двустороннем уровне: 4 балла
- признаются только национальные свидетельства: 0 баллов

3-CO-2.3: количество судов, оснащенных АИС

Определение:

Отношение количества судов, участвующих в международных перевозках и оснащенных автоматической идентификационной системой (АИС), к общему количеству судов, участвующих в международных перевозках в стране за год.

Оценка:

- отношение ≥ 90 %: 10 баллов
- $75\% \leq$ отношение < 90 %: 8 баллов
- $50\% \leq$ отношение < 75 %: 6 баллов
- $25\% \leq$ отношение < 50 %: 4 балла
- $10\% \leq$ отношение < 25 %: 2 балла
- отношение < 10 %: 0 баллов

3-CO-2.4: применение положений о расстоянии безопасности и марках надводного борта и осадки

Определение:

Степень приведения национальных законов и нормативных актов в соответствие с согласованными на международном/региональном уровне положениями о расстоянии безопасности и марках надводного борта и осадки для судов внутреннего плавания.

Оценка:

- полностью приведены в соответствие: 10 баллов
- приведены в соответствие на региональном уровне: 8 баллов
- приведены в соответствие на субрегиональном уровне: 6 баллов
- приведены в соответствие на двустороннем уровне: 4 балла
- международные/региональные положения не признаются или отсутствуют применимые национальные законы: 0 баллов

3-CO-2.5: применение положений, касающихся пассажирских судов

Определение:

Степень приведения национальных законов и нормативных актов в соответствие с согласованными на международном/региональном уровне положениями, касающимися пассажирских судов.

Оценка:

- полностью приведены в соответствие: 10 баллов
 - приведены в соответствие на региональном уровне: 8 баллов
 - приведены в соответствие на субрегиональном уровне: 6 баллов
 - приведены в соответствие на двустороннем уровне: 4 балла
 - международные/региональные положения не признаются или отсутствуют применимые национальные законы: 0 баллов
-

С. 3-СО-3: перевозка опасных грузов: административные требования

1. 3-СО-3.1: подготовка работников, участвующих в перевозке опасных грузов

3-СО-3.1a: обеспечение специализированной подготовки

Определение:

Степень приведения специализированной подготовки персонала и экипажа, участвующего в перевозке опасных грузов, в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне правилами. Согласованные на международном уровне элементы специализированной подготовки изложены в ВОПОГ.

Оценка:

- подготовка разработана на основе согласованных на международном уровне правил: 10 баллов
- подготовка разработана на основе согласованных на региональном уровне правил: 5 баллов
- подготовка частично разработана на основе согласованных на международном/региональном уровне правил: 3 балла
- согласованные на международном/региональном уровне правила не признаются при подготовке персонала или подготовка не предусмотрена: 0 баллов

3-СО-3.1b: доля перевозок опасных грузов

Определение:

Доля перевозок, классифицируемых как перевозки опасных грузов, в сети ВВП.

Оценка:

Неприменима. Это проверочный показатель.

2. 3-CO-3.2: проверки и прочие вспомогательные меры, направленные на обеспечение соблюдения требований, касающихся безопасности

3-CO-3.2a: согласование процедур назначения органов по освидетельствованию

Определение:

Степень приведения национальных законов о процедурах назначения органов по освидетельствованию в соответствие с международными/региональными положениями. Органы по освидетельствованию являются органами, компетентными в области постройки и осмотра судов внутреннего плавания, и органами, компетентными в области перевозки опасных грузов по внутренним водным путям.

Оценка:

- процедуры назначения разработаны на основе согласованных на международном уровне положений: 10 баллов
- процедуры назначения разработаны на основе согласованных на региональном уровне положений: 5 баллов
- процедуры назначения не разработаны на основе согласованных на международном или региональном уровне положений, но признают их: 3 балла
- международные/региональные положения не признаются или процедуры отсутствуют: 0 баллов

3-CO-3.2b: положения, касающиеся судов, перевозящих опасные грузы

Определение:

Степень, в которой при перевозке опасных грузов учитывается обязательная эксплуатация судов, требуемых в соответствии с международными стандартами перевозки опасных грузов в части их конструкции, официального утверждения типа, допущения к перевозке в режиме ВОПОГ и технического осмотра.

Оценка:

- обязательная: 10 баллов
 - добровольная: 5 баллов
 - отсутствует: 0 баллов
-

3. 3-СО-3.3: положения, касающиеся транспортного оборудования и транспортных операций, связанных с опасными грузами

3-СО-3.3а: положения, касающиеся погрузки, перевозки, выгрузки и обработки опасных грузов

Определение:

Степень приведения национальных нормативных положений, касающихся погрузки, перевозки, выгрузки и обработки опасных грузов, в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне положениями.

Оценка:

- национальные нормативные положения разработаны на основе согласованных на международном уровне положений: 10 баллов
- национальные нормативные положения разработаны на основе согласованных на региональном уровне положений: 5 баллов
- национальные нормативные положения отклоняются от согласованных на международном или региональном уровне положений или национальные нормативные положения отсутствуют: 0 баллов

3-СО-3.3b: обязательные требования, касающиеся судов и оборудования

Определение:

Степень приведения национальных законов о требованиях, касающихся судов и оборудования, например средств пожаротушения и специального оборудования, в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне положениями.

Оценка:

- требования разработаны на основе согласованных на международном уровне положений: 10 баллов
 - требования разработаны на основе согласованных на региональном уровне положений: 5 баллов
 - национальные законы отклоняются от согласованных на международном или региональном уровне положений или отсутствуют: 0 баллов
-

D. 3-CO-4: перевозка опасных грузов: требования к инфраструктуре/аппаратному обеспечению

3-CO-4.1: требования, касающиеся постройки судов

Определение:

Степень приведения национального законодательства о требованиях к судам для перевозки опасных грузов в том, что касается правил постройки сухогрузных судов и танкеров, а также правил постройки, применимых к морским судам, в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне положениями.

Оценка:

- правила постройки разработаны на основе согласованных на международном уровне положений (ВОПОГ): 10 баллов
- правила постройки разработаны на основе согласованных на региональном уровне положений: 5 баллов
- правила постройки отклоняются от согласованных на международном или региональном уровне положений или требования отсутствуют: 0 баллов

3-CO-4.2: согласование требований, которые должны соблюдаться экипажем судна

Определение:

Степень приведения национального закона о требованиях, которые должны соблюдаться экипажем судна, таких как тип переносных ламп и запрещение курения, пользования огнем и незащищенным светом, в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне положениями.

Оценка:

- требования разработаны на основе согласованных на международном уровне положений (ДОПОГ): 10 баллов
 - требования разработаны на основе согласованных на региональном уровне положений: 5 баллов
 - требования отклоняются от согласованных на международном или региональном уровне положений или отсутствуют: 0 баллов
-

III. Экологическая устойчивость (ЭКО)

A. 3-ЭКО-1: флот

3-ЭКО-1.1: количество судов внутреннего плавания, работающих на альтернативных видах топлива

Определение:

Отношение количества судов внутреннего плавания, работающих на альтернативных видах топлива, к общему количеству судов внутреннего плавания в стране за год. Альтернативными видами топлива для судов внутреннего плавания являются сжиженный природный газ, сжиженный нефтяной газ, метанол, биотопливо, водород; к ним относятся также электродвижение, гибридные (дизель-электрические) двигатели, топливные элементы и аккумуляторные системы.

Оценка:

- отношение ≥ 20 %: 10 баллов
- $15\% \leq$ отношение < 20 %: 8 баллов
- $10\% \leq$ отношение < 15 %: 6 баллов
- $5\% \leq$ отношение < 10 %: 4 балла
- отношение < 5 %: 0 баллов

3-ЭКО-1.2: средний возраст судов

Определение:

Средний возраст судов внутреннего плавания, задействованных в международных перевозках.

Оценка:

- возраст ≤ 10 лет: 10 баллов
 - 10 лет $<$ возраст ≤ 30 лет: 7 баллов
 - 30 лет $<$ возраст ≤ 50 лет: 4 балла
 - возраст > 50 лет: 0 баллов
-

В. 3-ЭКО-2: выбросы

3-ЭКО-2.1: согласование мер по предотвращению загрязнения вод*Определение:*

Степень приведения национальных законов и нормативных актов в соответствие с согласованными на международном или региональном уровне положениями о предотвращении загрязнения вод, производимого судами.

Оценка:

- полностью приведены в соответствие: 10 баллов
- приведены в соответствие на региональном уровне: 8 баллов
- приведены в соответствие на субрегиональном уровне: 6 баллов
- приведены в соответствие на двустороннем уровне: 4 балла
- международные/региональные положения не признаются или отсутствуют применимые национальные законы: 0 баллов

3-ЭКО-2.2: доля пассажирских перевозок по ВВП*Определение:*

Отношение пассажиро-км, пройденных ВВТ, к общему количеству пассажиро-км, приходящихся на международные поездки за год.

Оценка:

- отношение $\geq 10\%$: 10 баллов
- $8\% \leq$ отношение $< 10\%$: 8 баллов
- $6\% \leq$ отношение $< 8\%$: 6 баллов
- $4\% \leq$ отношение $< 6\%$: 4 балла
- $2\% \leq$ отношение $< 4\%$: 2 балла
- отношение $< 2\%$: 0 баллов

3-ЭКО-2.3: реализация технических мер по адаптации на внутренних водных путях

Определение:

Степень реализации технических мер по адаптации ВВП для прогнозирования воздействия изменения климата на систему ВВП и предложения вариантов адаптации. Примерами документов, в которых рассматриваются такие меры, являются «План адаптации к изменению климата для международной сети ВВП» (США) и «Влияние изменения климата на внутренний водный транспорт и конкурентную позицию порта Роттердам» (Нидерланды).

Оценка:

- меры реализованы: 10 баллов
 - меры находятся в стадии разработки: 7 баллов
 - планируется разработка мер: 4 балла
 - разработка мер не планируется: 0 баллов
-