



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/8/Add.2
16 August 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 5 b) повестки дня)

**ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Наблюдение за достигнутым прогрессом в области облегчения пересечения границ
в международном железнодорожном сообщении

Записка секретариата

Во исполнение просьбы Рабочей группы, высказанной на ее пятьдесят седьмой сессии (TRANS/SC.2/200, пункт 18), секретариат подготовил доклад с кратким изложением результатов наблюдения за ситуацией в этой области на пограничных станциях, расположенных на отдельных международных линиях, для рассмотрения Рабочей группой.

Введение

На своей пятьдесят третьей сессии в 1999 году Рабочая группа по железнодорожному транспорту рассмотрела информацию о времени задержки поездов в международном сообщении при пересечении границ, представленную правительствами (TRANS/SC.2/192, пункты 31-32), и отметила, что с 1994 года (когда впервые была собрана эта информация) наблюдается, по всей видимости, общее улучшение положения в этой области, хотя имеющиеся данные не позволяют измерить степень этого улучшения. Кроме того, Рабочая группа обратилась к правительствам с просьбой продолжить применяемую с 1994 года практику представления докладов по четырем пунктам:

- i) средняя продолжительность задержек пассажирских и грузовых поездов на основных пограничных станциях;
- ii) уменьшение продолжительности остановок (в минутах) в результате реализации мер, принятых правительствами (например, в связи с таможенным, полицейским, санитарным и фитосанитарным контролем) и железными дорогами (например, в связи с техническими проверками) для сокращения задержек при пересечении границ пассажирскими и грузовыми поездами;
- iii) другие меры, которые планируется принять в будущем для устранения задержек при пересечении границ;
- iv) краткие сообщения о двусторонних и многосторонних контактах между правительствами и железными дорогами соседних стран в целях облегчения пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

На этой же сессии Рабочая группа решила, в целях улучшения своего представления о прогрессе в этой области, собирать более подробную информацию о времени задержек на пограничных переходах в следующих пунктах пересечения границ:

- (E-20) Германия - Польша
- (E-20) Польша - Беларусь
- (E-20) Беларусь - Российская Федерация
- (E-55) Германия - Чешская Республика
- (E-61) Чешская Республика - Словакия
- (E-61) Словакия - Венгрия
- (E-52) Лекешхаза (Венгрия) - Куртич (Румыния)
- (E-95) Джурджу (Румыния) - Русе (Болгария)

- (E-70) Свиленград (Болгария) - Капикуле (Турция)
- (E-885) Кулата (Болгария) - Промашон (Греция)
- (E-15) Бельгия - Франция
- (E-90) Франция - Испания
- (E-70) Франция - Италия
- (E-25) Франция - Швейцария
- (E-50) Швейцария - Австрия
- (E-50) Австрия - Венгрия

В этой связи было решено, что данные о средней продолжительности стоянки грузовых и пассажирских поездов следует собрать за два следующих года, причем они должны охватывать трехмесячные периоды, и что детальное определение данных, которые должны представляться, будет разработано секретариатом после проведения консультаций с заинтересованными странами.

На своей пятьдесят четвертой сессии в 2000 году Рабочая группа еще раз напомнила о проекте ежегодного наблюдения и одобрила систему контроля в ходе пересечения границ, которая определена в документе TRANS/SC.2/194, приложение 3. Рабочая группа просила секретариат направить вопросник за 2001 год только тем странам, в которых расположены следующие пограничные станции: Русе, Кулата и Свиленград (Болгария), Промашон (Греция), Лекешхаза (Венгрия), Куртич и Джурджу-Северный (Румыния), Суземка (Российская Федерация), Капикуле (Турция) и Зерново (Украина). Секретариату было поручено представить доклад о результатах этой работы по контролю и, в частности, о возможности распространения системы контроля на все станции, которые были запланированы вначале (TRANS/SC.2/192, пункт 31, и неофициальный документ № 7 (2000 год)).

Информация, полученная от правительств в 2000 году, носила менее последовательный характер и не поддавалась сопоставлению между странами, но в то же время давала в какой-то мере полезное и интересное представление о процедурах и причинах расхождений между продолжительностью остановок, запланированных по графику, и реальных остановок, необходимых для осуществления контроля на границах¹. При подготовке к проведению этих мероприятий по контролю секретариат распространил среди соответствующих стран предложение, содержащее краткий вопросник, обратив

¹ Более подробно см. в документах TRANS/SC.2/1999/6 и Add.1-3; TRANS/WP.5/1999/16; TRANS/SC.2/2000/5 и Add.1-4.

внимание на различные вопросы, которые необходимо было принять во внимание при составлении отчетов. Состоявшееся впоследствии в июне 2000 года неофициальное совещание в Женеве рассмотрело информацию, представленную странами, и вынесло ряд рекомендаций (TRANS/SC.2/2000/18). Кроме того, были также определены и согласованы категории поездов, которые необходимо было учитывать при осуществлении контроля, а также подлежащие сбору данные вместе с табличной формой представления ответов по всем поездам, как прибывающим на пограничную станцию, так и отправляющимся от нее.

В 2001 году на своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа располагала первым набором данных по десяти упомянутым пограничным станциям в семи странах за один и тот же период наблюдения во всех странах - с 7 по 20 февраля². На этой же сессии Рабочая группа просила правительства, представившие ответы, сообщить дополнительную информацию об основных причинах задержек, связанных с таможенным, полицейским и железнодорожным контролем (например, нехватка тягового оборудования, локомотивов, нехватка персонала, различные часы работы и т.д.).

В 2002 году секретариат представил информацию, полученную по десяти пограничным станциям в шести странах³, а также неофициальный документ с кратким изложением информации, полученной от правительств государств-членов, и краткий анализ ситуации на тех пограничных станциях, включенных в систему наблюдения, по которым были получены полные данные.

В заключение на своей пятьдесят седьмой сессии в 2003 году Рабочая группа приняла к сведению результаты, полученные в ходе реализации системы наблюдения, и просила правительства всех государств-членов представить информацию о сокращении фактического времени остановок и соблюдении резолюции № 248 Комитета по внутреннему транспорту применительно ко всем пограничным станциям на линиях СМЖЛ, расположенных на их территории.

Информация, полученная от правительств государств-членов на этом последнем этапе наблюдения, которое проводилось с 7 по 20 февраля 2004 года, представлена в документах TRANS/SC.2/2004/8 и Add.1.

² См. документ TRANS/SC.2/2001/15.

³ См. документы TRANS/SC.2/2002/8 и Add.1-2, также неофициальный документ № 4/2002.

Наиболее частые и повсеместно распространенные проблемы

В ходе работы по наблюдению были обнаружены самые различные проблемы. Они относятся практически ко всем службам, задействованным в операциях на пограничных переходах, а также ко всем железнодорожным компаниям, осуществляющим перевозки.

Одной из важных причин задержек международных поездов является *отсутствие системы обмена компьютеризованными данными между таможенными органами сопредельных государств*. В некоторых странах дополнительная помощь в разработке надлежащих объединенных информационных систем передачи данных между таможенными, железнодорожными и другими органами могла бы привести к существенному улучшению условий более оперативной обработки поездов. В связи с отсутствием системы электронного обмена данными время остановки поездов зачастую увеличивается для того, чтобы можно было проверить документацию и произвести с ними дополнительные операции (снятие фотокопий). Снижение числа ввода электронных данных только до одного раза и их последующая передача перед прибытием поезда на другие пограничные станции на пути следования позволили бы в общем и целом сократить продолжительность остановок на пограничных переходах и сократить или полностью устранить бóльшую часть неоднократно повторяющейся бумажной работы на пути следования. Кроме того, дополнительно сократить время остановки грузовых поездов можно было за счет использования на систематической основе унифицированных таможенных номенклатур, принятых всеми таможенными органами.

Очень часто задержки и чрезмерно длительные остановки на пограничных станциях обусловлены *отсутствием информации*. Информация, которая нужна таможенным органам и полиции для обработки поездов, зачастую приходит неполная или неточная. Такие меры, как обмен информацией или даже ее стандартизация с указанием требуемой документации для различных видов пограничного контроля, могли бы оказаться весьма полезными и способствовать дальнейшему сокращению продолжительности остановок на границах.

Полезным механизмом сокращения продолжительности остановки поездов на границах является, как показала практика, *совместный таможенный и полицейский контроль*. Отсутствие совместного контроля, общего для сопредельных государств-членов, приводит к существенному увеличению продолжительности остановки поездов и иногда является причиной дополнительного отклонения от графика в части продолжительности остановок.

Причины нынешней чрезмерной продолжительности времени остановок зачастую связаны с *железнодорожным контролем* или операциями на границах. Во многих случаях это объясняется нехваткой локомотивов или обслуживающего персонала, что приводит к задержке поездов на границах, а иногда - неполной или неточной железнодорожной документацией. Отсутствие адекватной *инфраструктуры* на пограничных станциях сдерживает работу не только железнодорожных, но и других служб в проведении ими эффективного контроля и в пределах установленного расписанием времени. Обеспечение адекватной инфраструктуры не только для железнодорожных операций, но и для таможенных служб, полиции, а также ветеринарных, фитосанитарных и иных служб привело бы во многих случаях к улучшению условий проведения пограничного контроля при минимальных затратах и способствовало бы сокращению продолжительности остановок на границах.

Резюме

Поскольку охват и в некоторой степени содержание системы наблюдения в течение этого периода менялись, обеспечить абсолютную последовательность сообщенных данных не удалось. Вместе с тем в течение периода наблюдения можно было в какой-то степени отметить общее улучшение ситуации в этой области. Это улучшение проявляется гораздо слабее в тех случаях, когда фактическое время остановки на границах контролируется на одном и том же пограничном переходе в течение нескольких лет. При сопоставлении фактического времени остановки и времени, предусмотренного в расписании, эти изменения не столь заметны, в связи с чем многие улучшения оставляют желать много лучшего.

Результаты наблюдения показали, что между соседними пограничными станциями общая схема работы зачастую отсутствует. Во многих случаях поезда задерживаются на пограничных станциях по той причине, что часы работы таможен и других органов в части принятия/отправления поездов не синхронизованы. В этой связи более тесные рабочие связи и координация между соответствующими органами в соседних странах могли бы способствовать дальнейшему сокращению времени остановок.

Данные также свидетельствуют о том, что на многих пограничных станциях поезда задерживаются при прибытии/отправлении. Расхождение между временем остановки при отправлении и прибытии, предусмотренным расписанием, с одной стороны, и реальным временем, которое ушло на проведение пограничного контроля, с другой стороны, характерно практически для всех категорий поездов и для многих пограничных станций. В то же время было выявлено, что на целом ряде пограничных станций фактическое время остановки зачастую короче того времени, которое предусмотрено расписанием для

отправления. Это несоответствие следует проанализировать более тщательно при составлении расписаний и принять некоторые меры по исправлению положения, которые могли бы способствовать более точному соблюдению расписания движения международных поездов в том случае, если на границах тратится меньше времени.

На некоторых станциях предусмотренное расписанием время остановки на каждой пограничной станции превышает три (3) часа. Это время остановки не только намного превышает время, рекомендованное в резолюции КВТ № 248, в которой предусматриваются 30-минутные остановки на каждой пограничной станции для челночных поездов, но и весьма существенно снижает конкурентоспособность железных дорог по сравнению с другими видами транспорта.

В этой связи можно вполне допустить, что одной из важнейших причин задержек поездов в международном сообщении является, как можно предположить, существенное увеличение времени остановки для пограничного контроля по сравнению с тем временем, которое предусмотрено для проведения этого контроля в расписании. Система наблюдения показала, что для сведения этих задержек до приемлемого уровня были приняты соответствующие процедуры, которые, к тому же, дают таможенным и другим органам достаточное время для выполнения возложенных на них задач. Кроме того, ответы правительств обнаруживают, что задержки, связанные с пограничным контролем, варьируются в зависимости от типа поезда и зависят от вида пограничного контроля, количества и вида перевозимого груза и качества сопроводительной документации.

Новые меры безопасности и ужесточение контроля после 11 сентября 2001 года привели к введению дополнительных видов контроля и более строгих мер на многих границах. Поезда - как пассажирские, так и грузовые - тщательно проверяются на предмет незаконного въезда людей или перевозки оружия, взрывчатых веществ и тому подобное.

Выводы

Сопоставление результатов наблюдения по 27 пограничным станциям в 2004 году и резолюции КВТ № 248 о времени остановки челночных поездов на пограничных станциях (которая предусматривает максимальную продолжительность в 30 минут для проведения контроля в каждом из двух соседних государств) показано на диаграммах 1 и 2. На диаграмме 1 показано расхождение между фактическим временем остановки поездов, отправляющихся из страны, на 27 пограничных станциях (согласно сообщениям правительств государств-членов в 2004 году) и 30-минутной остановкой,

рекомендованной КВТ. На диаграмме 2 показана та же информация по поездам, прибывающим в страну.

Из диаграмм однозначно явствует, что на многих пограничных станциях время остановки поездов намного превышает 30-минутный период и что реальное время зачастую на несколько часов превышает время, предусмотренное графиком и рекомендованное в резолюции № 248.

В случае поездов, отправляющихся из страны, предусмотренное расписанием время остановки приближается к 30-минутной отметке только на одной станции. На многих станциях реальное среднее время остановки намного превышает время, предусмотренное расписанием, а на других станциях реальное среднее время остановки значительно меньше времени остановки, предусмотренного расписанием, и практически соответствует 30-минутной отметке.

Аналогичное замечание справедливо и в случае поездов, прибывающих в страну.

Ответы не позволяют обнаружить однозначные причины превышения времени остановки на некоторых пограничных станциях, включенных в систему наблюдения. Однако из этих ответов явствует, что ответственность за превышение времени остановки можно было бы во многих случаях возложить скорее на железнодорожные станции, нежели на другие органы, причастные к перевозкам. Можно также отметить, что работа всех причастных к железнодорожным перевозкам органов по сокращению времени остановки международных поездов на границах значительно сдерживается в силу отсутствия на многих пограничных станциях адекватного оборудования и инфраструктуры.

Некоторые ответы свидетельствуют о том, что выявить проблемы и найти эффективные решения могут лучше всего местные органы сопредельных государств. Поскольку ситуация на разных пограничных станциях неодинакова, возможно, было бы полезным определить важнейшие проблемы, специфичные для каждой пограничной станции, и затем рекомендовать конкретные меры по исправлению создавшегося положения для каждой пары сопредельных станций.

Диаграмма 1
Время остановки
ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

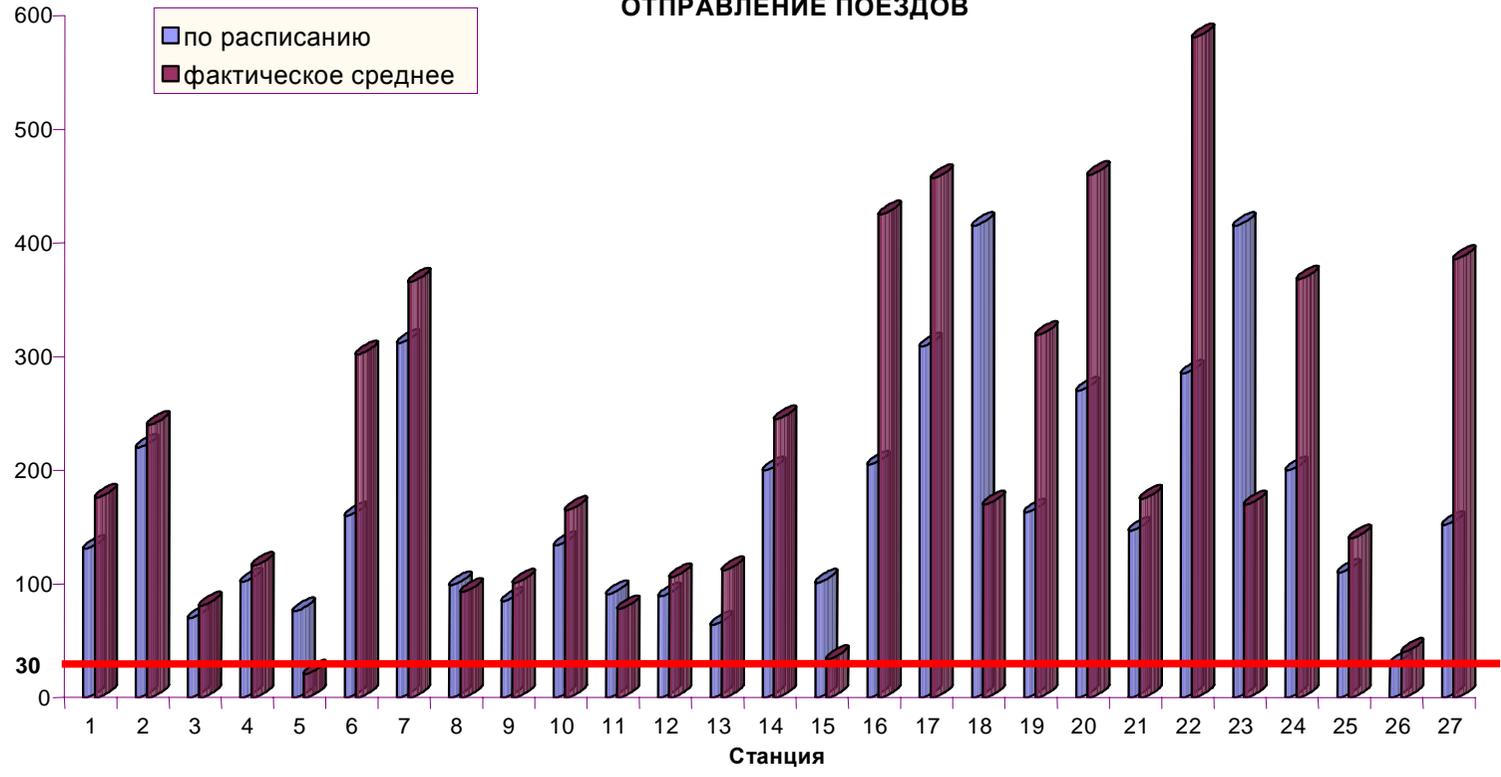


Диаграмма 2
Время остановки
ПРИБЫТИЕ ПОЕЗДОВ

