



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2008/2
2 September 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят вторая сессия

Женева, 18-20 ноября 2008 года

Пункт б а) предварительной повестки дня

ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Правовые документы и проекты в области упрощения процедур пересечения границ

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В программе работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятой на его шестьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 2.5), предусмотрено, что Рабочей группе по железнодорожному транспорту надлежит провести мониторинг работы по гармонизации требований, касающихся международных железнодорожных перевозок. Настоящий документ представлен для рассмотрения Рабочей группой в соответствии с этим мандатом на основе имеющейся в секретариате информации.

2. На своей шестьдесят первой сессии в ноябре 2007 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) приняла к сведению сообщение о ходе подготовки проекта нового приложения 9 к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, приветствовала предложение об организации международной конференции по упрощению процедур пересечения границ при железнодорожных перевозках и рекомендовала правительствам всех государств-членов, заинтересованных в изменении, улучшении и обновлении текста Конвенции 1952 года об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, присоединиться к этой Конвенции и затем инициировать соответствующую процедуру (ECE/TRANS/SC.2/208, пункты 3-5). Рабочая группа также просила заинтересованные организации и правительства стран-членов и впредь представлять информацию о запланированной и текущей деятельности по мониторингу пересечения границ при железнодорожных перевозках и поручила секретариату сохранить данный пункт в повестке дня будущих сессий (там же, пункт 7). В настоящей записке содержится обзор изменений, касающихся правовых документов, а также инициатив и проектов в области облегчения пересечения границ, которые произошли после шестьдесят первой сессии SC.2.

II. ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

3. На своих сто восемнадцатой и сто девятнадцатой сессиях в январе-феврале 2008 года и июне 2008 года, соответственно, Рабочая группа ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), рассмотрела предложенное новое приложение 9 к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах на основе проекта, совместно представленного Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Однако дальнейшие обсуждения были отложены в ожидании консультации между этими двумя организациями и Европейским сообществом в целях достижения консенсуса по проекту текста.

4. В связи с Международной конвенцией 1952 года об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы Российская Федерация сообщила на сто девятнадцатой сессии WP.30 о своей готовности рассмотреть возможность присоединения к этой Конвенции. В ходе той же сессии ОСЖД проинформировала, что некоторые из ее других государств-членов также выразили заинтересованность в присоединении к Конвенции 1952 года. Учитывая отсутствие в Конвенции 1952 года конкретных положений о поправках, WP.30 поручила секретариату

запросить у Договаривающихся сторон Конвенции 1952 года через посредство Комитета по внутреннему транспорту подтверждение того, что они положительно рассмотрят предложения по дальнейшему изменению Конвенции 1952 года, как только к ней присоединится дополнительное число стран.

5. На своей шестьдесят восьмой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) отметил, что для преодоления препятствий, стоящих на пути развития железнодорожных транспортных услуг в панъевропейском контексте, одним из элементов стратегии расширения международного сообщения являются переговоры по вопросу об унифицированной правовой системе, призванной устранить нынешнее разделение между КОТИФ и СМГС (ECE/TRANS/166, пункты 95-96). В качестве промежуточного шага в этом направлении можно рассматривать введение в 2006 году на отдельных маршрутах Восток-Запад общей накладной МГК/СМГС. После того как были начаты новые регулярные перевозки между странами ЕС и СНГ, в прошлом году количество поездов, для которых используется общая накладная, значительно возросло. Сокращение продолжительности простоя и издержек при пересечении границ в ходе грузовых железнодорожных перевозок благодаря использованию накладной МГК/СМГС способствовали, в частности, развитию автомобилестроительного сектора в СНГ за счет увеличения зарубежных инвестиций¹.

III. ИНИЦИАТИВЫ И ПРОЕКТЫ

6. В настоящем разделе приводится краткий обзор состояния различных инициатив и проектов в железнодорожном секторе, связанных с упрощением процедур пересечения границ, в период после шестьдесят первой сессии SC.2. В прошлом году деятельность в рамках ряда проектов в области облегчения пересечения границ, описание которых содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/2007/1 (План действий по проблемам пересечения границ (ППГ) МСЖД, Специальная рабочая группа по сокращению простоя челночных поездов на границах в регионе ИСЮВЕ, Программа УПТПЮВЕ-2 Всемирного банка, Проект ТЕЖ ЕЭК ООН, ПРГ-ППГ СПЕКА и ТОЮВЕ ЕС), не велась. Некоторые из этих проектов были завершены в прежние годы (ППГ - в 2003 году, ИСЮВЕ - в 2005 году и УПТПЮВЕ-2 - в 2004 году)². Что касается Проекта ТЕЖ, то из-за нехватки

¹ Например, в июле 2008 года начались регулярные перевозки автомобильных деталей контейнерными маршрутными поездами с принадлежащих компании "Фольксваген" заводов в Млада-Болеславе (Чешская Республика) в Калугу (Российская Федерация).

² См. "Наблюдение за ходом работы по упрощению процедур пересечения границ при международных железнодорожных перевозках"
<<http://www.unecsc.org/trans/doc/2007/sc2/ECE-TRANS-SC2-2007-01e.pdf>>.

ресурсов работу по мониторингу пересечения границ, описание которой приводится в документе ECE/TRANS/SC.2/2007/1, пришлось отложить³. В то же время деятельность по облегчению пересечения границ при железнодорожных перевозках в рамках двух других проектов (ПРГ-ППГ и ТОЮВЕ) продолжалась.

7. Проектная рабочая группа по вопросам транспорта и пересечения границ (ПРГ-ППГ) - вспомогательный орган в рамках руководящей структуры СПЕКА - рассмотрела проблемы пересечения границ в ходе своей тринадцатой годовой сессии в Астане (Казахстан) (март 2008 года), продолжая при этом разрабатывать базу данных о пересечении границ^{4,5}. После создания базы данных в ней будет содержаться всеобъемлющая информация о выполненных работах/операциях; нормах времени, реальной продолжительности стоянки и нормативах, установленных для операций при пересечении границ.

8. Финансируемая по линии ЕС Транспортная обсерватория для Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ) продолжала сбор данных о времени простоя и пересечения границ в ходе пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом, а также другими видами внутреннего транспорта. Последний доклад о сборе данных (от 7 июля 2007 года) указывает, что данные о пересечении границ, представленные Сербией, уже подтверждены, а информация по остальным участникам этого проекта либо еще не подтверждена (Албания и Косово/МООНК), либо является неполной (Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Хорватия и Черногория) <<http://www.seetoint.org/site/pdf/83-0db6.pdf>>.

9. Что касается политического курса, то высокопоставленные участники третьего годового министерского совещания по развитию основной региональной транспортной сети в Юго-Восточной Европе, которое состоялось в Тиране 12 апреля 2008 года, подписали политическую резолюцию, а также добавление к существующему соглашению

³ Описание деятельности в рамках Проекта ТЕЖ в прошлом году см. в документе ECE/TRANS/SC.2/2008/1.

⁴ Специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА) была начата в 1998 году в целях укрепления субрегионального сотрудничества в Центральной Азии. В настоящее время участниками СПЕКА являются Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

⁵ См. доклад о работе тринадцатой сессии Проектной рабочей группы и сообщения, имеющиеся на вебсайте СПЕКА: <http://www.unecsc.org/trans/main/speca/speca_13.html>.

для создания железнодорожной транспортной зоны в Юго-Восточной Европе. Это добавление призвано улучшить доступ на железнодорожный рынок, открыть национальные рынки, упростить процедуры пересечения границ и обеспечить высокий уровень технического взаимодействия между партнерами.

10. Тридцать шестая сессия Совещания министров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) в Киеве (10-13 июня 2008 года) одобрила программу работы на 2009 и последующие годы, которая в качестве одного из приоритетных направлений деятельности предусматривает облегчение пересечения границ. Помимо подготовки рекомендаций и плана действий для отдельных коридоров ОСЖД, в контексте работы ОСЖД по пересечению границ планируется организовать упомянутую выше международную конференцию по упрощению процедур пересечения границ при железнодорожных перевозках. Комитет ОСЖД просил Министерство транспорта Российской Федерации и компанию "Российские железные дороги" (РЖД) рассмотреть возможность организации этой конференции в России в 2010 году.

11. В марте 2008 года Международный союз железных дорог (МСЖД) провел подготовительное совещание для создания новой группы экспертов по международным коридорам, включая обсуждение приоритетных направлений развития коридоров. Помимо МСЖД в этом совещании принял участие ряд международных организаций: МКЖТ, Новое партнерство в интересах развития Африки (НЕПАД), ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и Всемирная таможенная организация (ВТамО). На совещании присутствовали также представители Иранских железных дорог (РАИ). Большинство участников подчеркнули значение нефизических препятствий, мешающих развитию эффективных железнодорожных транспортных услуг, и растущую потребность в унифицированных нормативных положениях, регулирующих международные железнодорожные перевозки грузов, особенно в контексте расширения евро-азиатских связей. Было достигнуто общее согласие относительно того, что такие нормативные положения следует кодифицировать в рамках системы Организации Объединенных Наций.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Таким образом, прогресс в законодательной сфере в течение последних 12 месяцев был в целом неравномерен. Работа, связанная с принятием нового приложения 9 к Конвенции о согласовании 1982 года, а также активизацией деятельности в рамках Конвенции 1952 года об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы благодаря присоединению новых стран и последующему внесению

поправок, продвинулась весьма незначительно. Вместе с тем объем железнодорожного движения с использованием общей накладной МГК/СМГС существенно увеличился, что свидетельствует об экономических выгодах от рационализации процедур пересечения границ.

13. Растущее признание необходимости унифицированного законодательства в области железнодорожного транспорта для обеспечения конкурентоспособности евро-азиатских наземных транспортных связей пока еще не послужило политическим импульсом, требующимся для создания соответствующего международного правового документа. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить предварительные условия для успешной гармонизации законодательства, регулирующего международные грузовые перевозки железнодорожным транспортом.
