

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

Пятое совещание

Пусан, Республика Корея, 13-14 июня 2017 года

Пункт 8 предварительной повестки дня*

**Перспективы и трудности в области эксплуатации
сети Трансазиатских железных дорог**

**Перспективы и трудности в области эксплуатации сети
Трансазиатских железных дорог**

Записка секретариата

Резюме

В своей резолюции 71/7 «Принятие Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок» Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана заявила о своей поддержке реализации проекта сети Трансазиатских железных дорог путем решения основополагающих вопросов, связанных с упрощением процедур международных железнодорожных перевозок, и содействия развития сотрудничества между государствами-членами. В целях повышения эффективности функционирования международных железнодорожных перевозок в регионе Региональными рамками сотрудничества предусматриваются, в частности, общеприемлемые технические стандарты, согласованные оперативные процедуры и оптимизированный порядок пересечения границ по железной дороге.

В настоящем документе выдвинуты предложения относительно возможных путей разработки общеприемлемых технических стандартов, согласованных оперативных процессов и подходов к оптимизации порядка пересечения границ по железным дорогам в интересах упрощения процедур международных железнодорожных перевозок в Азии, а также между Азией и Европой. Государствам-членам предлагается поделиться информацией о текущих инициативах и предлагаемых мерах по решению оперативных вопросов, касающихся сети Трансазиатских железных дорог, включая, в частности, вопросы, обозначенные в Региональных рамках сотрудничества.

* E/ESCAP/TARN/WG(5)/L.1.



I. Введение

1. Вступление в силу в 2009 году Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог продемонстрировало готовность стран региона работать в направлении согласованного развития железнодорожного транспорта. Государства – члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и их партнеры по развитию предпринимают неустанные усилия, направленные на восполнение недостающих звеньев в сети. Одновременно налицо также необходимость повышения ее совместимости во всех аспектах (правовых, технических и эксплуатационных) в интересах обеспечения бесперебойного движения товарных составов по сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.

2. Для того чтобы добиться поступательной динамики процесса вступления в силу Межправительственного соглашения Комиссия на своей семьдесят первой сессии, состоявшейся в Бангкоке в 2015 году, приняла резолюцию 71/7 «Принятие Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок». В Региональных рамках сотрудничества обозначены четыре основополагающих вопроса и одиннадцать направлений сотрудничества между членами в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок.

3. К четырем основополагающим вопросам относятся следующие:
а) стандарты железнодорожной инфраструктуры, средств и оборудования;
б) места стыковки дорог с различной шириной колеи; с) разные правовые режимы, регулирующие договоры о железнодорожных перевозках;
и д) координация процедур нормативного контроля и проверки на приграничных передаточных станциях.

4. В числе одиннадцати направлений сотрудничества, обозначенных в Региональных рамках сотрудничества, можно отметить следующие:

а) участие в деятельности международных железнодорожных организациях;

б) разработка субрегиональных и двусторонних соглашений об упрощении процедур железнодорожных перевозок;

с) сотрудничество в области стандартизации трансграничных железнодорожных операций;

д) использование систем(ы) предварительного сбора информации о пассажирах/грузах;

е) механизмы обмена вагонами;

ф) использование новых технологий при эксплуатации поездов, а также при отслеживании движения контейнеров;

г) развитие людских ресурсов для осуществления трансграничных железнодорожных операций;

и) учреждение центров логистики/«сухих портов» и центров технического обслуживания на приграничных передаточных станциях или рядом с ними, особенно вдоль маршрутов коридоров железнодорожных грузовых перевозок;

i) упрощение интермодального интерфейса в пунктах стыковки железнодорожного транспорта с морским, воздушным и автомобильным транспортом;

j) содействие применению основанного на использовании коридоров подхода к упрощению процедур международных железнодорожных перевозок;

k) работа по реализации безбумажных железнодорожных грузовых перевозок.

5. В целях оказания членам и ассоциированным членам помощи в реализации Региональных рамок сотрудничества секретариат осуществляет проект по согласованию правил и положений, касающихся упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Этот проект призван содействовать разработке а) общеприемлемых технических стандартов и согласованных оперативных процедур в интересах обеспечения эффективного функционирования международных железнодорожных перевозок; и б) модели/руководства по хорошо зарекомендовавшим себя методам обеспечения пересечения границ по железным дорогам в целях сокращения времени, которое уходит на нормативное регулирование работы международного железнодорожных перевозок.

II. Повышение совместимости в области международных железнодорожных перевозок

6. В контексте международных железнодорожных перевозок важное значение имеют три компонента совместимости. Первый компонент касается юридической совместимости, что означает наличие унифицированных договорных обязательств между железными дорогами и клиентами от пункта отправления до пункта назначения; второй компонент касается технической совместимости, который предусматривает необходимость установления общих технических параметров применительно к железнодорожной инфраструктуре и подвижному составу; а третий компонент касается оперативной совместимости и охватывает согласованные методы, касающиеся железнодорожных перевозок и формальностей, которые требуют соблюдать другие государственные учреждения по всему коридору железнодорожных перевозок.

7. Традиционно международные железнодорожные перевозки базируются на двух правовых механизмах, один из которых создан Организацией сотрудничества железных дорог, а другой – Международной организацией по международным железнодорожным перевозкам. Организация сотрудничества железных дорог выработала единую накладную МКГ/СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении), а Международная организация по международным железнодорожным перевозкам разработала накладную МГК (в рамках Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам) в целях официального оформления договорных обязательств между железными дорогами и клиентами. Существование двух различных юридических механизмов приводило к длительным простоям в процессе движения товарных составов по евро-азиатским железнодорожным коридорам через границы, при пересечении которых начинал действовать иной правовой режим. Для решения этой проблемы была составлена общая накладная, благодаря которой появилась возможность практического обеспечения юридической совместимости в евро-азиатских железнодорожных транспортных коридорах.

8. Вместе с тем в ситуации, сложившейся вокруг технической и оперативной совместимости, ясности нет, и, похоже, налицо несоответствие между различными техническими стандартами и оперативными процедурами стран, что создает проблемы для международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами. В ниже следующих пунктах представлена информация о путях повышения технической и оперативной совместимости в железнодорожных транспортных коридорах.

9. В зависимости от сложившихся на местах условий применительно к железным дорогам сопредельных стран можно реализовать следующие три уровня технической и оперативной совместимости:

а) **уровень А:** ни вагоны, ни локомотив не могут пересечь границу. После перевалки грузов вагоны размещаются в новом составе, который продолжает следовать далее через железнодорожную станцию прибытия;

б) **уровень В:** только вагоны состава могут пересекать границу. Для этого требуется наличие совместимости между двумя сопредельными странами в плане ряда элементов железнодорожной инфраструктуры и вагонов, включая смену двухосных тележек в местах стыковки дорог с различной шириной колеи;

с) **уровень С:** как вагоны, так и локомотив могут пересекать границу, и состав может продолжать рейс. Этот самый высокий уровень технической совместимости сопряжен с большими сложностями, чем два предыдущих варианта, и требует обеспечения дополнительной совместимости между двумя железными дорогами в плане инфраструктуры и локомотивов.

10. Что касается соблюдения формальностей при пересечении границ по железным дорогам, то железнодорожные пограничные пункты можно разделить на три типа в зависимости от уровня сотрудничества между развивающимися странами:

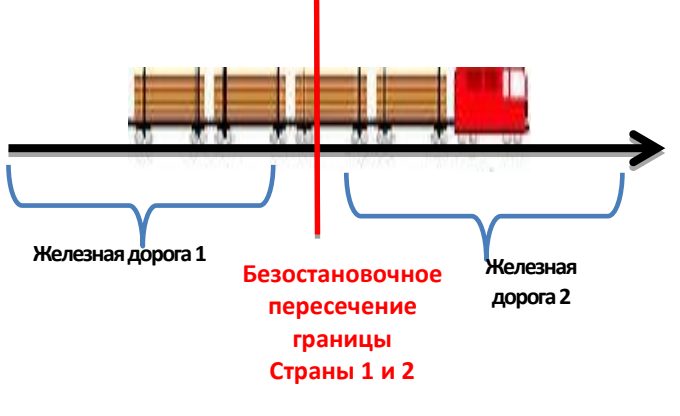
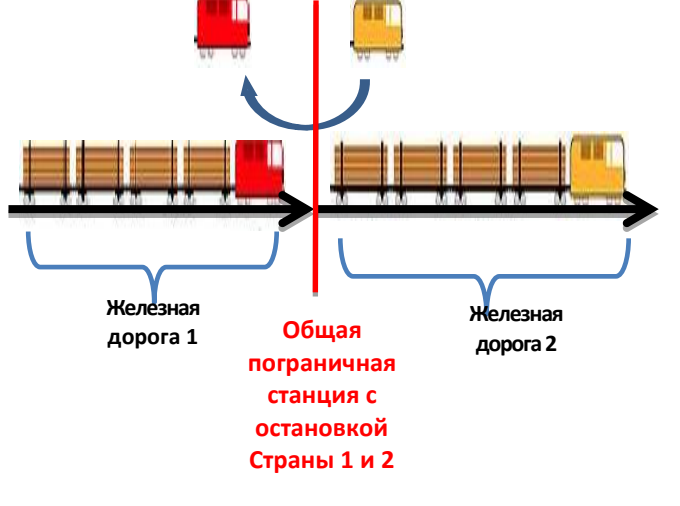
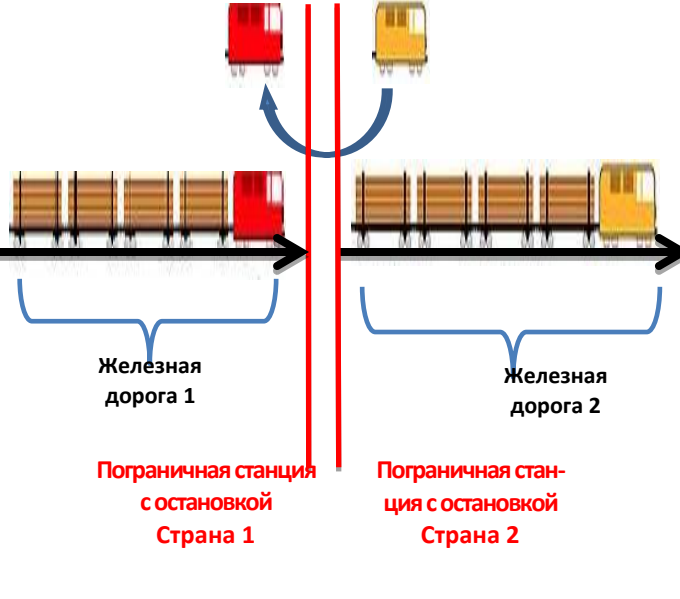
а) **тип 1:** составы пересекают границу без остановки. Две сопредельные страны договариваются о соблюдении общепринятых формальностей при пересечении границ, через которые состав следует без остановки. Формальности при пересечении границ проходят на специально отведенных для этого крупных станциях, согласованных двумя государствами-соседями параллельно с оперативными процедурами применительно к регулированию железнодорожного движения;

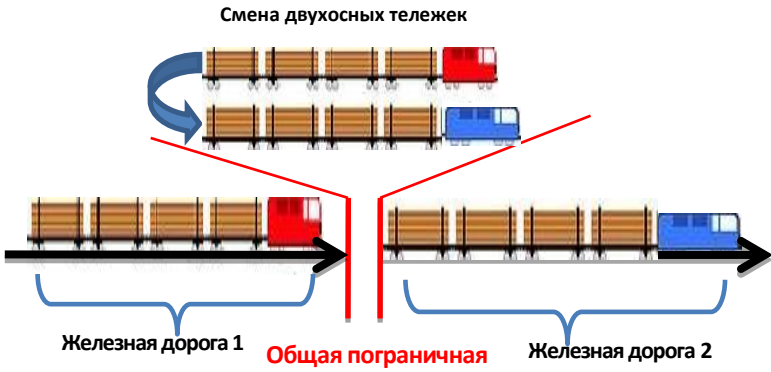
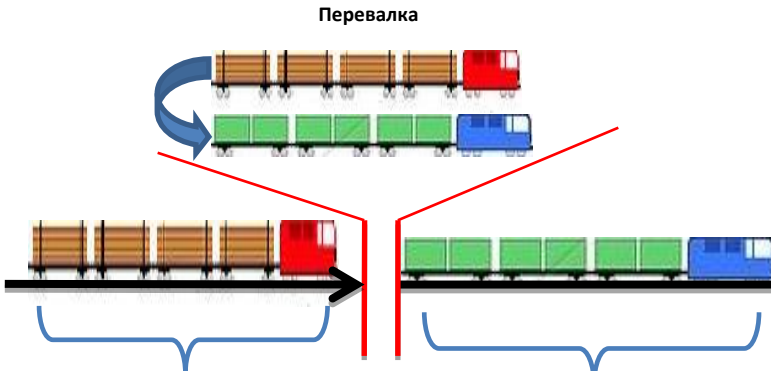
б) **тип 2:** выбирается одна единственная общая пограничная станция, на которой все требуемые к выполнению ведомствами как той, так и другой стороны формальности проходят последовательно или параллельно;

с) **тип 3:** две пограничные станции в сопредельных странах: одна на выезде, а другая на въезде, на которых формальности проходят по-отдельности и последовательно, сначала на пограничной станции выезда, а затем на пограничной станции въезда.

11. В зависимости от уровня технической и оперативной совместимости и способа пересечения границы возможно существование пяти механизмов международных железнодорожных перевозок между двумя сопредельными странами, как показано на схеме.

Схема
Возможные механизмы международных железнодорожных перевозок

№	Возможные механизмы международных железнодорожных перевозок	Тип пересечения границы	Уровень технической совместимости
1	 <p>Железная дорога 1</p> <p>Безостановочное пересечение границы Страны 1 и 2</p> <p>Железная дорога 2</p>	Тип 1	Уровень С
2	 <p>Железная дорога 1</p> <p>Общая пограничная станция с остановкой Страны 1 и 2</p> <p>Железная дорога 2</p>	Тип 2	Уровень В
3	 <p>Железная дорога 1</p> <p>Пограничная станция с остановкой Страна 1</p> <p>Железная дорога 2</p> <p>Пограничная станция с остановкой Страна 2</p>	Тип 3	Уровень В

№	Возможные механизмы международных железнодорожных перевозок	Тип пересечения границы	Уровень технической совместимости
4	<p style="text-align: center;">Смена двухосных тележек</p>  <p style="text-align: center;">Общая пограничная станция с остановкой Страны 1 и 2</p>	Тип 2	Уровень В
5	<p style="text-align: center;">Перевалка</p>  <p style="text-align: center;">Общая пограничная станция с остановкой Страны 1 и 2</p>	Тип 2	Уровень А

12. Для того чтобы отобразить нынешние уровни технической и оперативной совместимости, был определен ряд железнодорожных коридоров, связывающих Азию и Европу: а) Китай – Монголия – Российская Федерация – Беларусь – Польша – Германия; б) Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Болгария; и с) Бангладеш – Индия – Пакистан – Исламская Республика Иран – Турция – Болгария. Для сбора информации о функционирующих железнодорожных перевозках в интересах проведения точного анализа сложившейся ситуации секретариат подготовил опросник с просьбой об указании подробных технических и оперативных параметров. Собранная информация будет подвергнута анализу, на основе результатов которого будут предложены пути повышения технической и оперативной совместимости в коридорах в целях повышения конкурентоспособности железных дорог.

13. В числе технических параметров, по которым собирается информация, можно отметить (применительно к инфраструктуре железных дорог) нагрузку на ось, габариты приближения строений, обгонные пути и протяжение запасных путей, сигнализация и телеграфная связь, системы регулирования движения и тяги; и (применительно к подвижному составу) габариты подвижного состава,

максимальная длина состава, система сцепки, тормозная система, рельсо-колесные параметры, тип локомотива, сила тяги и максимальная скорость.

14. Аналогичным образом, оперативные параметры и методы, по которым собирается информация, включают в себя следующее: а) согласованные расписания, системы применения единого тарифа от места отправления до места назначения и системы обмена информацией в интересах регулирования движения по коридору; б) формирование состава, техническое обслуживание вагонов, ремонт вышедших из строя вагонов и обращение с опасными материалами, а также их досмотр; в) регулирование движения по маршруту, включая правила, касающиеся сообщений, языка и профессиональной подготовки машинистов.

III. Повышение эффективности пересечения границ по железным дорогам

15. В целях содействия переходу к использованию других видов транспорта и для того, чтобы делать железные дороги всегда более привлекательными для грузоотправителей, исключительно важно повысить надежность и предсказуемость движения товарных составов. А для этого необходимо оптимизировать процедуры пересечения границ по железным дорогам в целях снижения административного бремени и сокращения простоев. А поэтому секретариат также готовит исследование в целях углубления понимания процессов, связанных с пересечением границ по железным дорогам, для того, чтобы предложить пути оптимизации процедур. Это могло бы помочь железнодорожным ведомствам сократить простои при пересечении границ и повысить надежность железнодорожного сообщения.

16. В этом исследовании процессы пересечения границ по железным дорогам делятся на следующие группы: а) процедуры пересечения границ, связанные с движением товарных составов, включая места стыковки железных дорог с различной шириной колеи, смену локомотива и бригады, трансфер вагонов, железнодорожные технические проверки и передача товаров; б) требования к документации применительно к пересечению границ по железным дорогам, например, натурный лист и накладные; в) использование электронных информационных систем для обмена информацией между железными дорогами, а также между железными дорогами и таможней; г) процессы, связанные с прохождением таможни и других установленных государственными учреждениями формальностей, включая предоставление информации до прибытия, взаимопризнанные меры контроля, проверки, связанные с предотвращением опасностей, использование новых технологий и обмен информацией между учреждениями.

17. Рабочей группе предлагается поделиться информацией о применяемых в настоящее время методах и мнениями относительно упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, прежде всего, относительно предложенных выше путей дальнейшего повышения эффективности международных железнодорожных перевозок в Азии, а также между Азией и Европой.