



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2000/18
25 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят четвертая сессия, 3-5 октября 2000 года,
пункт 2 b), 7, 8 f) и 9 повестки дня)

**НЕОФИЦИАЛЬНОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ
(ЖЕНЕВА, 15 ИЮНЯ 2000 ГОДА)**

Доклад о работе совещания

1. УЧАСТНИКИ

Совещание было созвано секретариатом ЕЭК в соответствии с просьбой, высказанной Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее пятьдесят третьей сессии (TRANS/SC.2/192, пункты 6, 8, 26, 49, 55 и 69). Функции Председателя совещания исполнял г-н Дьёрдь Сабо (Венгрия), заместитель Председателя SC.2; в совещании приняли участие делегаты МСАТ, ТЕЖ ООН и СЕЖД. Комиссия Европейских сообществ (КЕС) и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) принесли свои извинения за то, что их представители не смогли присутствовать на этом совещании.

2. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Предварительная повестка дня была утверждена.

3. ТАМОЖЕННЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ТРАНСПОРТОМ

В соответствии с рекомендацией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Рабочая группа просила участников этого неофициального совещания в сотрудничестве с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), разработать программу работы в целях достижения практических решений проблем, возникающих в ходе пересечения границ (TRANS/SC.2/192, пункт 6).

Сотрудник секретариата сообщил об обмене мнениями, проведенном с секретариатом WP.30, а также о поэтапном подходе, который используется в рамках проекта ИСЮВЕ по данному вопросу. Было решено, что с WP.30 следует связаться лишь тогда, когда будет разработан конкретный перечень проблем (и возможных практических решений). В частности, упоминалось о следующих проблемах:

- отсутствие единообразия железнодорожных накладных для режимов МГК и СМГС;
- отсутствие определенных документов (например, счетов-фактур);
- отсутствие пломб на вагонах в транзитном сообщении или их срывание.

Было также решено, что данный вопрос следует вначале изучить применительно к Центральной и Восточной Европе, а затем перенести его обсуждение на другие районы.

Делегат ТЕЖ ООН кратко осветил выводы последнего совещания ТЕЖ ООН по проблемам пересечения границ и подчеркнул необходимость разработки двусторонних соглашений. Он сообщил также о том, что в настоящее время ТЕЖ ООН разрабатывает рекомендации для разных типов поездов, которые впоследствии будут обсуждаться с различными органами власти, занимающимися процедурами пересечения границ.

Неофициальное совещание приняло следующие рекомендации для представления Рабочей группе:

- просить секретариат изучить проблемы, связанные с различными железнодорожными накладными, и разработать предложение по их согласованию в целях облегчения электронного обмена данными в будущем;
- подготовить перечень конкретных проблем, возникающих на границах, для представления WP.30. Проект такого перечня должен быть подготовлен секретариатом на основе опыта ИСЮВЕ и ТЕЖ ООН и, вероятно, должен включать

возможность признания электронных транспортных накладных таможенными службами;

- изучить текущее положение в связи с двусторонними соглашениями и возможности стимулирования их интеграции в многосторонние соглашения.

4. ЧАСЫ РАБОТЫ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

На своей шестьдесят первой сессии Комитет по внутреннему транспорту рекомендовал Рабочей группе рассмотреть вопрос о часах работы в железнодорожном секторе и их влиянии на эксплуатацию международных поездов прямого сообщения. Поэтому цель неофициального совещания должна заключаться в разработке программы работы по этой теме (ECE/TRANS/128, пункт 132, и TRANS/SC.2/192, пункт 8).

Участники согласились с тем, что данный вопрос, по всей видимости, относится главным образом к работе локомотивных бригад. Однако отмечалось, что по существу проблема продолжительности рабочего времени не представляет значительного препятствия для эксплуатации поездов в международном сообщении в силу того факта, что локомотивные бригады редко работают за границей. Продолжительность рабочего времени, хотя она, возможно, и отличается в зависимости от той или иной сети, известна, и международные перевозки (как и национальные перевозки) планируются соответствующим образом.

Неофициальное совещание изучило предложение по директиве ЕС, которая предусматривает охват некоторых секторов и видов деятельности (включая транспорт), в настоящее время не подпадающих под сферу действия директивы 93/104/ЕС об организации рабочего времени. Было сочтено, что это предложение коснется главным образом автомобильного транспорта, поскольку условия труда персонала на железнодорожном транспорте, вероятно, уже отвечают этим требованиям.

Кроме того, участники отметили, что условия труда персонала в железнодорожном секторе обычно устанавливаются на национальном уровне на основе трехуровневой системы регулирования:

- национальное законодательство, охватывающее все секторы, и специальное законодательство и правила, касающиеся железных дорог;

- местные предписания, устанавливаемые на конкретных пограничных станциях в результате сотрудничества между соседними железными дорогами;
- правила безопасности, которые, вероятно, предусматривают наиболее жесткие требования.

Тем не менее отмечалось, что в будущем это положение может измениться, если реформа на железнодорожном транспорте увенчается успехом, поскольку локомотивным бригадам будет разрешено работать на иностранных сетях и они должны будут соблюдать разные правила безопасности, включая требования об ограничении рабочего времени. До сих пор железные дороги решали эту проблему посредством заключения двусторонних соглашений, однако необходимо иметь в виду, что такие соглашения охватывают весьма ограниченное количество операций. С учетом этих соображений неофициальное совещание решило рекомендовать Рабочей группе не рассматривать данный вопрос в рамках обсуждаемой проблематики, пока не будут внесены изменения в существующую правовую основу.

5. КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ РЕЗОЛЮЦИИ № 248 (СОКРАЩЕНИЕ ЗАДЕРЖЕК НА ГРАНИЦАХ ЧЕЛНОЧНЫХ ПОЕЗДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ)

По поручению КВТ Рабочая группа решила осуществлять контроль за выполнением резолюции № 248 КВТ. В этой резолюции КВТ просит правительства стран – членов ЕЭК активизировать свои усилия в целях общего ограничения времени простоя челночных поездов на границах 60 минутами (по 30 минут в каждой из соседних стран) (ECE/TRANS/128, приложение 1).

Неофициальная группа сочла необходимым сформулировать четкое определение концепции "челночных поездов". Было решено, что под такими поездами подразумеваются международные маршрутные грузовые поезда, курсирующие из конкретного места происхождения в конкретное место назначения на регулярной периодической основе.

По просьбе Рабочей группы (TRANS/SC.2/192, пункт 26) секретариат связался с соответствующими странами, для того чтобы выделить челночные поезда в одну из тех категорий, которые будут охвачены системой контроля. К сожалению, конкретных ответов на этот запрос еще не поступало. Участники согласились с тем, что контроль за движением челночных поездов может осуществляться в рамках той же общей системы

контроля, которую Рабочая группа намерена создать на ряде пограничных станций (TRANS/SC.2/192, пункт 31).

В связи с этой системой контроля секретариат проинформировал участников о том, что для проверки наличия данных запросы были направлены во все заинтересованные страны (Австрию, Беларусь, Бельгию, Болгарию, Венгрию, Германию, Грецию, Испанию, Италию, Польшу, Российскую Федерацию, Румынию, Словакию, Турцию, Францию, Чешскую Республику и Швейцарию). С учетом полученных замечаний неофициальная группа решила:

- сохранить все первоначально указанные пограничные станции;
- упростить категории поездов и сформулировать четкое определение каждой из них. Как минимум необходимо сохранить следующие категории: маршрутные поезда, челночные поезда, порожние поезда;
- запрашиваемые данные должны охватывать не целый год, а короткий период времени (две недели), в течение которого могут быть собраны детальные сведения. Это должно облегчить странам процесс сбора любой дополнительной информации, которая может потребоваться, и обеспечить сбор данных о фактическом времени задержек (а не только о планируемой продолжительности остановок);
- секретариату следует подготовить новую форму запроса о представлении информации, включающую вышеупомянутые изменения, и распространить ее среди заинтересованных стран.

6. СБОР ДАННЫХ ОБ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УСЛОВИЯХ ДВИЖЕНИЯ ПО СЕТИ СМЖЛ

Секретариат кратко сообщил о прогрессе, достигнутом в этой области (в частности, о предстоящей публикации "Желтой книги" за 1997 год и о сборе данных об обследовании движения по сети СМЖЛ в 1995 году), и представил выводы Рабочего совещания по обследованию железных дорог, которое состоялось 13 июня 2000 года и в котором приняли участие представители ТЕЖ ООН, МСЖД и Евростата. Согласно этим выводам:

- обследование железных дорог, вероятно, впервые может быть проведено в течение 2005 года;

- в качестве основы может использоваться существующая база данных об инфраструктуре МСЖД, особенно при отборе железнодорожных участков. Секретариат, ТЕЖ ООН и МСЖД решили провести совещание в Париже в целях сопоставления участков, используемых каждой базой данных;
- на основе Соглашения СМЖЛ для сбора будет определен ряд инфраструктурных параметров, включая некоторые дополнительные вопросы, которые, как показал опыт МСЖД и ТЕЖ ООН, представляют интерес;
- данные о движении следует собирать с указанием пиковых и средних показателей для каждого участка отдельно по грузовым и пассажирским поездам. В нынешних обстоятельствах сбор данных о количестве перевезенных пассажиров или грузов в тоннах представляется практически невозможным (если только для этой цели не будут созданы четко функционирующие статистические системы).

7. БЕЗОПАСНОСТЬ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ БОЛЬШОЙ ПРОТЯЖЕННОСТИ

Неофициальное совещание напомнило о решении КВТ (ECE/TRANS/132, пункт 43) создать многопрофильную группу экспертов по данному вопросу. На начальном этапе эта группа сосредоточит свое внимание на автодорожных туннелях и при необходимости впоследствии продолжит работу над вопросами безопасности в других туннелях; первое совещание этой группы состоится в Женеве 10-11 июля 2000 года. Неофициальная группа просила секретариат:

- кратко проинформировать Рабочую группу о прогрессе, достигнутом вышеупомянутой группой экспертов;
- связаться с делегатами Великобритании и Франции в SC.2 в целях сбора информации о законодательстве/правилах, принятых после аварии, происшедшей в туннеле под Ла-Маншем.

Кроме того, делегат МСЖД проинформировал участников о том, что Комитет по инфраструктуре МСЖД приступил к работе по этому вопросу и согласился кратко сообщить о ее результатах на следующей сессии Рабочей группы.

8. ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Секретариат кратко сообщил о результатах обсуждений, проведенных Рабочей группой по комбинированным перевозкам на ее последней сессии (TRANS/WP.24/87, пункты 26-30), и в частности о ее решении изучить положение в связи с услугами по комбинированным перевозкам в тех же коридорах, которые SC.2 будет контролировать в плане пересечения границ.

Делегат ТЕЖ ООН представил выводы Семинара по комбинированным перевозкам, который состоялся в Любляне 10-12 мая 2000 года, и указал, что некоторые участники этого семинара высказали весьма критические замечания по поводу качества услуг, предоставляемых железными дорогами. Он упомянул также о том, что одним из главных препятствий для дальнейшего развития комбинированных перевозок в этом регионе является отсутствие внутренне увязанной и четко определенной сети терминалов комбинированных перевозок. Ряд стран указали на чрезмерное количество терминалов (на многих из них объемы перевозок совершенно незначительны), и некоторые из используемых в настоящее время терминалов не относятся к числу тех, которые были определены в таких международных соглашениях, как СЛКП.

Участники согласились с тем, что прогресс может быть достигнут только объединенными усилиями разных сторон (правительств, железных дорог и операторов комбинированных перевозок). Поэтому было решено представить на рассмотрение SC.2 и WP.24 изложенную ниже рекомендацию:

- SC.2 и WP.24 следует провести совместную сессию по данному вопросу в апреле 2000 года. На этом совещании сторонам следует представить подробные сообщения о текущем положении и предложениях по его исправлению;
- эта совместная сессия должна рассмотреть данную проблему в комплексе, т.е. обсудить также такие вопросы, как издержки, связанные с комбинированными перевозками, и их конкурентоспособность на различных маршрутах, либо минимальные требования к качеству оборудования терминалов;
- на этом совместном совещании следует согласовать проект резолюции для последующего представления КВТ;
- в целях содействия открытому и конструктивному диалогу на этой совместной сессии секретариату следует созвать подготовительное совещание с участием

операторов железнодорожных и комбинированных перевозок, а также ряда правительственных экспертов.

9. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Участники просили секретариат ЕЭК ООН подготовить доклад о работе сессии на основе принятых решений и представить эти выводы Рабочей группе на ее предстоящей сессии.

—