



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/194  
16 October 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ  
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(3-5 октября 2000 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники .....	1
Утверждение повестки дня .....	2 - 5
Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы .....	6 - 15
a) Европейская экономическая комиссия .....	6
b) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы .....	7 - 15
i) Деловые круги .....	8 и 9
ii) Выводы неофициального совещания по железнодорожному транспорту .....	10 - 15

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Последующая деятельность в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде .....	16
Положение железнодорожного транспорта на рынке перевозок .....	17
Определение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты, связанные со сборами за пользование инфраструктурой .....	18 - 21
Эффективность работы железнодорожного транспорта .....	22 и 23
Облегчение пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок .....	24 - 31
a) Последующая деятельность в контексте резолюции № 248 КВТ о сокращении задержек челночных поездов на границе в международном сообщении .....	24 и 25
i) Пассажирские перевозки .....	24
ii) Грузовые перевозки .....	25
b) Ежегодное наблюдение за достигнутым прогрессом в области облегчения пересечения границ в международном железнодорожном сообщении .....	26 - 30
c) Проект облегчения пересечения границ в регионе ИСЮВЕ (регионе осуществления Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе) .....	31
Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) .....	32 - 50
a) Положение в связи с применением СМЖЛ .....	32 - 34
b) Предлагаемые поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ .....	35 - 38
c) Расширение сети СМЖЛ за счет Центральной Азии и Закавказья .....	39 - 43
d) Усилия по сбору данных о сети СМЖЛ .....	44 - 46
e) Расположение крупных сортировочных станций в Европе .....	47

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
f) Положения, касающиеся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях большой протяженности .....	48 - 50
Практика железнодорожных перевозок и развитие комбинированных перевозок .....	51 и 52
Программы научных исследований в области железнодорожного транспорта ...	53
Проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) .....	54
Применение летнего времени .....	55 и 56
Информация об изменениях в различных областях железнодорожного транспорта .....	57
Согласование положений различных правовых режимов, существующих в области железнодорожного транспорта .....	58 - 60
Проект программы работы на 2001-2005 годы .....	61
Прочие вопросы .....	62 и 63
Утверждение доклада .....	64 и 65

\* \* \*

Приложения

Приложение 1: Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) - поправки к Приложению I к СМЖЛ, принятые на пятьдесят четвертой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту

Приложение 2: Проект программы работы на 2001-2005 годы

Приложение 3: Облегчение пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок. Система тщательного контроля времени задержек в ходе пересечения границ

\_\_\_\_\_

ДОКЛАД<sup>1</sup>

## УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свою пятьдесят четвертую сессию 3-5 октября 2000 года. Обязанности Председателя и заместителя Председателя сессии выполняли г-н Е. Костеас (Греция) и г-н Г. Сабо (Венгрия), соответственно. В работе сессии приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Таджикистана, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии. На сессии была также представлена Комиссия европейского сообщества (КЕС). В работе сессии приняли также участие представители следующих межправительственных организаций: Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Из неправительственных организаций в работе приняли участие представители Международного союза железных дорог (МСЖД) и Международного союза компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП).

## УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.2/193

2. Предварительная повестка дня (TRANS/SC.2/193) была утверждена со следующими поправками:

- по пункту 7 а) были рассмотрены два отдельных вопроса: i) грузовые перевозки; ii) пассажирские перевозки;
- после пункта 13 был рассмотрен новый пункт, касающийся согласования положений различных правовых систем, существующих в области железнодорожного транспорта.

3. Рабочая группа приняла к сведению заявление делегата Российской Федерации в отношении отсутствия на русском языке многих официальных документов, включенных в предварительную повестку дня, что затруднило подготовку делегатов к работе в ходе сессии. В этой связи Рабочая группа также приняла к сведению его предложение об исключении из повестки дня вопросов, по которым нет документации на трех официальных языках.

---

<sup>1</sup> Подчеркнутый текст содержит решения, принятые в ходе сессии.

4. Рабочая группа с сожалением отметила тот факт, что, несмотря на принятые секретариатом меры, многие документы для нынешней сессии не были переведены на три официальных языка. В связи с этим Рабочая группа просила секретариат предпринять дополнительные шаги для исправления такого положения и проинформировать Комитет по внутреннему транспорту о сложившейся ситуации.

5. Рабочая группа решила рассматривать в будущем только те официальные документы, которые к началу сессии будут выпущены на трех официальных языках.

#### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

a) Европейская экономическая комиссия

Документация: E/ECE/1381

6. Рабочая группа была проинформирована об итогах пятьдесят пятой сессии Европейской экономической комиссии (Женева, 3-5 мая 2000 года), касающихся оперативной деятельности ЕЭК и разработки совместных проектов с Экономической комиссией для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭКСЗА) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

b) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документация: ECE/TRANS/133 и Add.1; TRANS/SC.2/2000/18; неофициальный документ № 1

7. Рабочая группа была проинформирована о результатах шестьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), в частности о тех из них, которые относились к области работы, представляющей интерес для Рабочей группы (ECE/TRANS/133, пункты 54-61). В связи с данным пунктом повестки дня Рабочая группа обсудила, в частности, следующие области работы:

i) Деловые круги

8. На своей шестьдесят второй сессии Комитет по внутреннему транспорту просил свои вспомогательные органы дать оценку взаимоотношениям с деловыми кругами, а также представить Комитету информацию о том, каким образом их можно было бы использовать более эффективно для улучшения работы этих органов (ECE/TRANS/133, пункт 7).

9. Рабочая группа положительно оценила рабочие взаимоотношения, которые на протяжении многих лет она поддерживала с деловыми кругами в секторе железнодорожного транспорта, в частности с МСЖД и ОСЖД. Благодаря активному сотрудничеству с железнодорожными компаниями, в частности с двумя вышеупомянутыми организациями, удалось подробно обсудить большое число вопросов, связанных с инфраструктурой железнодорожного транспорта и облегчением железнодорожных перевозок. Рабочая группа подчеркнула целесообразность организации совместных совещаний с участием деловых кругов в целях проведения оценки проблем железнодорожного транспорта с точки зрения как железнодорожных компаний, так и правительств.

ii) Выводы неофициального совещания по железнодорожному транспорту

10. Рабочая группа была проинформирована о выводах неофициального совещания по железнодорожному транспорту, которое состоялось в Женеве 15 июня 2000 года (TRANS/SC.2/2000/18), сделанных, в частности, в отношении таможенных вопросов, связанных с железнодорожным транспортом, а также часов работы в железнодорожном секторе и их влияния на эксплуатацию международных поездов прямого сообщения.

11. Рабочая группа решила, что на неофициальном совещании по вопросам, связанным с пересечением границ в ходе железнодорожных перевозок, которое будет проведено в составе членов бюро SC.2 и WP.30 и в работе которого следует принять участие представителям МСЖД и ОСЖД, можно будет рассмотреть следующие вопросы применительно к странам Центральной и Восточной Европы:

- a) проблемы документации, касающиеся, в частности, i) принятия различных видов документов (например, транспортны накладных), которые должны предъявляться для таможенного контроля на границе; и ii) предварительной информации, которая должна быть подготовлена к моменту таможенного контроля на границе;
- b) проблемы, касающиеся контрольной аппаратуры и связанные, в частности, с подготовкой к физической проверке, например, на основе образцов;
- c) организационные проблемы, связанные с процедурами пограничного контроля и обусловленные i) недостаточным числом таможенных сотрудников; и ii) ограниченной продолжительностью работы таможен;

- d) проблемы, касающиеся незаконной иммиграции и связанные, в частности, с осмотром фургонов и контейнеров.

12. В целях оказания содействия обсуждению этих вопросов на неофициальном совещании заместитель Председателя SC.2 принял решение подготовить записку с кратким изложением конкретных связанных с таможенными вопросами проблем, с которыми сталкиваются железнодорожные компании.

13. Рабочая группа также обратилась к странам с настоятельной просьбой рассмотреть эти вопросы на двусторонней основе в целях содействия развитию международных грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок.

14. Что касается часов работы в железнодорожном секторе и их влияния на эксплуатацию международных поездов прямого сообщения, то Рабочая группа приняла к сведению соображения, высказанные неофициальным совещанием (TRANS/SC.2/2000/18, пункт 4), и согласилась с тем, что в нынешней ситуации проблема продолжительности рабочего времени не представляет значительного препятствия для эксплуатации поездов в международном сообщении. Соответственно, она решила не рассматривать этот вопрос в настоящее время и вернуться к нему в будущем в случае изменения ситуации, т.е. если локомотивным бригадам будет разрешено работать на иностранных сетях, а это означает, что они должны будут соблюдать различные национальные правила безопасности и соответствующие требования в отношении ограничения рабочего времени.

15. Представитель Российской Федерации проинформировал Рабочую группу об итогах второй Международной евроазиатской конференции по транспорту, которая состоялась 12-13 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге. Рабочая группа приняла к сведению, что во время этой Конференции заинтересованными государствами и Европейской комиссией было подписано дополнение к Меморандуму о взаимопонимании по развитию общеевропейского транспортного коридора № 2 (Берлин-Варшава-Минск-Москва), в котором предусматривается продление этого коридора на восток до Нижнего Новгорода.

## **ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ**

Документация: JMTE/2000/8

16. Рабочая группа была проинформирована о прогрессе, достигнутом в области осуществления Венской декларации (ECE/RCTE/CONF./2/FINAL) и Программы совместных действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL), а также о решениях, принятых на

третьем Совместном совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту и Комитета по окружающей среде (6 июня 2000 года) (JMTE/2000/8).

## **ПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК**

Документация: TRANS/SC.2/2000/1; неофициальный документ № 8

17. Рабочая группа положительно оценила сообщение делегата МСЖД, в котором были освещены вопросы, связанные с использованием доли рынка железнодорожных перевозок в качестве показателя эффективности работы железнодорожного транспорта, и предложила отказаться от использования широко распространенного в прошлом и бесперспективного подхода, основанного на острой конкуренции на рынке перевозок между железнодорожным и автомобильным транспортом, и проводить более реалистичную стратегию, основанную на увеличении объема эффективных железнодорожных перевозок.

## **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СБОРАМИ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ**

Документация: TRANS/SC.2/2000/2 и Add.1-5

18. Рабочая группа провела подробное обсуждение данной темы на основе подготовленного секретариатом (TRANS/SC.2/2000/2) резюме, а также информации, представленной правительствами (TRANS/SC.2/2000/2/Add.1-5).

19. Рабочая группа решила, что создаваемая в настоящее время система управления железнодорожной инфраструктурой должна в полной мере учитывать конкретные потребности международных грузовых перевозок. Поэтому она поручила секретариату обратиться к Европейскому форуму железнодорожных компаний (ФТЕ) и просить его предоставить информацию о существующих практических проблемах, связанных с распределением пропускной способности инфраструктуры в ходе международных грузовых перевозок.

20. Рабочая группа обратилась к представителю Нидерландов с просьбой предоставить информацию о практических проблемах, с которыми сталкиваются управляющие инфраструктурой при распределении маршрутов движения поездов.



21. Рабочая группа обратилась также к тем правительствам, которые еще не представили сведений по данному вопросу, с просьбой сделать это.

## **ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Документация: TRANS/SC.2/2000/3 и Add.1-2

22. Рабочая группа рассмотрела показатели эффективности, представленные МСЖД, ОСЖД и Центральным управлением проекта ТЕЖ. Она с удовлетворением отметила наличие в целом позитивных тенденций динамики этих показателей на большей части западноевропейских железных дорог, а также признаки их стабилизации на железных дорогах Центральной и Восточной Европы.

23. Рабочая группа решила, что имеющиеся показатели следует дополнить количественными показателями, и просила секретариат подготовить соответствующее предложение совместно с Центральным управлением проекта ТЕЖ ООН, при условии его одобрения органами ТЕЖ ООН, а также в сотрудничестве с Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и представить его на ее сессии в 2002 году вместе с данными об эффективности работы, которые будут получены от всех стран - членов ЕЭК.

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

а) Последующая деятельность в контексте резолюции № 248 КВТ о сокращении задержек челночных поездов на границе в международном сообщении

i) Пассажирские перевозки

24. Рабочая группа просила правительства принять необходимые технические меры (в том числе кадровые) в целях обеспечения проведения всех необходимых проверок на поездах во время их движения.

ii) Грузовые перевозки

Документация: TRANS/SC.2/2000/4 и Add.1

25. Рабочая группа решила включить челночные грузовые поезда в качестве одной из категорий в общую систему контроля за условиями пересечения границ в Европе (пункт 28). Рабочая группа согласовала следующее определение челночных поездов: маршрутные грузовые поезда, курсирующие из пункта отправления в пункт назначения

по установленному маршруту с периодичностью не реже одного раза в неделю в каждом направлении.

- b) Ежегодное наблюдение за достигнутым прогрессом в области облегчения пересечения границ в международном железнодорожном сообщении

Документация: TRANS/SC.2/2000/5 и Add.1-4; TRANS/SC.2/2000/6; TRANS/SC.2/2000/18, неофициальный документ № 7 (2000)

26. Рабочая группа приняла к сведению представленную правительствами информацию о прогрессе, достигнутом в области облегчения пересечения границ в международном железнодорожном сообщении (TRANS/SC.2/2000/5 и Add.1-4), и приветствовала усилия, предпринятые в целях сокращения задержек на границе пассажирских и грузовых поездов.

27. Рабочая группа решила в будущем упростить вопросник, уделив особое внимание наилучшей практике (новые меры и двусторонние и многосторонние инициативы), принятой в целях сокращения времени задержек на границах.

28. Рабочая группа одобрила систему контроля при пересечении границ, описание которой содержится в приложении 3.

29. Рабочая группа просила секретариат направить упомянутый в пункте 25 вопросник применительно к 2001 году только следующим станциям: Русе, Кулата и Свиленград (Болгария), Промачон (Греция), Лекешхаза (Венгрия), Куртич и Джурджу-северная (Румыния), Суземка (Российская Федерация), Капикуле (Турция) и Зерново (Украина).

30. Рабочая группа просила секретариат сообщить о результатах этой работы по совершенствованию системы контроля на ее следующей сессии и, в частности, о возможности распространения системы контроля на все станции, которые были первоначально предложены (TRANS/SC.2/192, пункт 31, и неофициальный документ № 7 (2000)).

- c) Проект облегчения пересечения границ в регионе ИСЮБЕ (регионе осуществления Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе)

31. Рабочая группа приняла к сведению устное сообщение Председателя о прогрессе, достигнутом Рабочей группой ИСЮБЕ в деле облегчения пересечения границ

челночными поездами на линии Шопрон – Бухарест – София – Салоники/Стамбул, и просила его также представить информацию о новых изменениях на следующей сессии.

## **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)**

### **а) Положение в связи с применением СМЖЛ**

32. Рабочая группа напомнила о решении F (43), которое было принято на сорок третьей сессии Комиссии и в котором "правительствам государств – членов ЕЭК предлагалось рассмотреть вопросы принятия всех необходимых мер, с тем чтобы стать сторонами СМЖЛ" (E/1988/36-E/ECE/1170, глава IV), и отметила, что в настоящее время сторонами СМЖЛ являются следующие страны, причем общее число договаривающихся сторон достигло 22: Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина (в порядке правопреемства), Болгария, бывшая югославская Республика Македония (в порядке правопреемства), Венгрия, Германия, Греция, Италия, Люксембург, Польша, Республика Молдова (в порядке правопреемства), Российская Федерация, Румыния, Словакия (в порядке правопреемства), Словения (в порядке правопреемства), Турция, Украина, Франция, Хорватия (в порядке правопреемства), Чешская Республика (в порядке правопреемства) и Югославия.

33. Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что поправки, предложенные Венгрией и Польшей к приложению I к Соглашению и одобренные Рабочей группой на ее последней сессии, приняты и вступят в силу 15 ноября 2000 года (уведомление депозитария C.N.562.2000.TREATIES-2 от 15 августа 2000 года).

34. Рабочая группа приняла к сведению информацию о положении в связи с применением Соглашения СМЖЛ в странах-членах и предложила тем правительствам, которые еще не присоединились к этому Соглашению, изучить такую возможность.

### **б) Предлагаемые поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ**

Документация: TRANS/SC.2/2000/7 и Add.1; неофициальный документ № 4 (2000)

35. Рабочая группа одобрила обновленный вариант приложения I к СМЖЛ (TRANS/SC.2/2000/7) и просила секретариат подготовить сводный вариант Соглашения, включая новую карту сети СМЖЛ для рассмотрения на ее следующей сессии.

36. Рабочая группа рассмотрела поправки, предложенные Чешской Республикой и Республикой Молдова (TRANS/SC.2/2000/Add.1), и отметила, что в них предлагается всего лишь исправить ошибки в определении железнодорожных линий СМЖЛ, проходящих по территории их соответствующих стран.

37. В соответствии с пунктом 3 статьи 11 Соглашения СМЖЛ Рабочая группа (в присутствии представителей следующих договаривающихся сторон: Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Турции, Украины, Франции, Хорватии и Чешской Республики) приняла поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ, приведенные в приложении 1 к настоящему докладу.

38. Рабочая группа приняла к сведению замечания, высказанные в связи с распространением документа TRANS/SC.2/2000/7 Данией, Финляндией и Швецией и приведенные в приложении к документу TRANS/SC.2/2000/7/Add.1.

с) Расширение сети СМЖЛ за счет Центральной Азии и Закавказья

Документация: TRANS/SC.2/2000/8; неофициальный документ № 6 (2000)

39. Один из сотрудников секретариата проинформировал Рабочую группу о выводах неофициального совещания, состоявшегося 2 октября 2000 года по вопросу о расширении сети СМЖЛ за счет Центральной Азии и Закавказья, и представил предложение по расширению сети СМЖЛ.

40. Рабочая группа согласилась с предложением Российской Федерации о предоставлении железнодорожным линиям Краснодар-Новороссийск и Свердловск-Курган-Петропавловск-Омск статуса основных линий.

41. В соответствии с пунктом 3 статьи 11 Соглашения СМЖЛ Рабочая группа (в присутствии представителей договаривающихся сторон, упомянутых в пункте 34) приняла поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ, касающиеся расширения сети СМЖЛ за счет территории Закавказья и Центральной Азии, которые были представлены правительством Греции и которые содержатся в приложении 1 к настоящему докладу.

42. Рабочая группа просила делегата от Таджикистана связаться с правительством Кыргызстана, для того чтобы изучить возможность распространения новых линий Е 695 и Е 696 на Таджикистан и Кыргызстан, и затем направить официальное письмо в секретариат с соответствующими предложениями по поправкам для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии.

43. Рабочая группа приняла к сведению предложение Российской Федерации о включении пункта "Евро-азиатские железнодорожные соединения" в ее программу работы на постоянной основе.

d) Усилия по сбору данных о сети СМЖЛ

Документация: TRANS/SC.2/2000/9 и Add.1; TRANS/SC.2/2000/10; TRANS/SC.2/2000/18; "Желтая книга" 1997 года (ECE/TRANS/NONE/2000/98)

44. Рабочая группа приняла к сведению данные за 1995 год, которые были представлены правительствами Дании, Норвегии, Румынии, Словакии и Финляндии и которые были распространены в документах TRANS/SC.2/2000/9 и Add.1, а также информацию, представленную правительством Греции (неофициальный документ № 3 (2000)), и просила правительства, которые еще не представили данные об общем объеме движения поездов по сети СМЖЛ в 1995 году, представить их для ее следующей сессии.

45. Кроме того, Рабочая группа с удовлетворением отметила подготовленное секретариатом новое издание "Желтой книги" 1997 года, которое помимо данных СМЖЛ содержит также соответствующую информацию о параметрах инфраструктуры в сети СМЖЛ.

46. Рабочая группа также приняла к сведению выводы неофициального совещания по обследованию железнодорожного движения в регионе ЕЭК (TRANS/SC.2/2000/10) и решила включить этот вид деятельности в проект своей программы работы (приложение 2), а также предложить Комитету по внутреннему транспорту созвать специальное совещание по обследованию железнодорожного движения в 2002 году.

e) Расположение крупных сортировочных станций в Европе

Документация: TRANS/SC.2/165/Rev.2

47. Рабочая группа приняла новый вариант резолюции № 66 (Рекомендация, касающаяся системы важнейших сортировочных станций в Европе) и выразила удовлетворение по поводу обновления их перечня.

- f) Положения, касающиеся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях большой протяженности

Документация: TRANS/SC.2/2000/18; неофициальный документ № 2 (2000)

48. Рабочая группа приняла к сведению информацию о результатах работы первого специального совещания междисциплинарной группы экспертов по обеспечению безопасности в туннелях (10-11 июля 2000 года, неофициальный документ № 2 (2000)). Следующее совещание намечено провести 10-11 октября 2000 года.

49. В соответствии с резолюцией КВТ Рабочая группа просила секретариат также проинформировать ее на предстоящей сессии о ходе работы группы экспертов.

50. Рабочая группа согласилась с тем, что необходимо провести обсуждение вопроса о безопасности в железнодорожных туннелях большой протяженности, и просила своего Председателя поднять данный вопрос на предстоящей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

## **ПРАКТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И РАЗВИТИЕ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Документация: TRANS/SC.2/2000/11; TRANS/WP.24/89

51. Рабочая группа решила созвать 19 апреля 2001 года совместно с Рабочей группой по комбинированным перевозкам совещание по этому вопросу в целях разработки контрольного перечня вопросов, связанных с пунктуальностью и предсказуемостью услуг по комбинированным перевозкам, а также выявления тех рыночных ниш, где комбинированные перевозки могли бы более эффективно конкурировать с автомобильными перевозками и где следует обратить особое внимание на необходимость усилий по повышению качества (см. также TRANS/WP.24/89, пункт 48).

52. Рабочая группа просила секретариат созвать неофициальное совещание с участием председателей и заместителей председателей WP.24 и SC.2, а также представителей МСККП и МСЖД, для того чтобы подготовить повестку дня этого совместного совещания.

## **ПРОГРАММА НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Документация: TRANS/SC.2/2000/12

53. Рабочая группа отметила сообщение, представленное Европейской комиссией, и поручила секретариату запросить у правительств информацию, касающуюся их исследовательской деятельности в области железнодорожного транспорта, для того чтобы рассмотреть ее на предстоящей сессии (см. также TRANS/SC.2/192, пункт 58).

## **ПРОЕКТ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (ТЕЖ)**

Документация: TRANS/SC.2/2000/15

54. Рабочая группа приняла к сведению годовой доклад ТЕЖ (TRANS/SC.2/2000/15) представленный руководителем проекта ТЕЖ ООН, и просила его также проинформировать ее о новых изменениях на следующей сессии.

## **ПРИМЕНЕНИЕ ЛЕТНЕГО ВРЕМЕНИ**

Документация: TRANS/SC.2/2000/13; TRANS/SC.2/2000/14; неофициальный документ № 1 (2000)

55. Рабочая группа приняла к сведению подготовленное секретариатом резюме, содержащее обзор информации об условиях применения летнего времени в Европе (TRANS/SC.2/2000/13), а также предложение, представленное Европейской комиссией Европейскому парламенту и предусматривающее продление срока действия существующих условий на неопределенный период, начиная с 2000 года (TRANS/SC.2/2000/14 и неофициальный документ № 1).

56. Для того чтобы продолжать следить за условиями применения летнего времени, Рабочая группа просила правительства представить в секретариат информацию по данному вопросу, если будут внесены какие-либо изменения в директиву ЕС (период летнего времени начинается в 1 час. 00 мин. по всемирному времени в последнее воскресенье марта и заканчивается в 1 час. 00 мин. по всемирному времени в последнее воскресенье октября). После этого секретариат подготовит обновленное резюме для рассмотрения Рабочей группой.

## **ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Документация: TRANS/SC.2/2000/16 и Add.1-5; неофициальный документ № 3 (2000)

57. Рабочая группа обсудила полученную информацию и, учитывая ее ценность, просила продолжать сбор сведений по следующим вопросам:

- a) экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями;
- b) безопасность на железнодорожном транспорте;
- c) внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта.

## **СОГЛАСОВАНИЕ УСЛОВИЙ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМОВ, СУЩЕСТВУЮЩИХ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

58. Делегаты от ОТИФ и ОСЖД устно сообщили о ходе работы по согласованию правовых режимов МГК/МПК и СМГС/СМПС.

59. Рабочая группа просила ОТИФ и ОСЖД подготовить к концу года доклад о ходе работы по согласованию режимов КОТИФ-МГК/МПК и СМГС/СМПС, который будет впоследствии распространен секретариатом. Рабочая группа также просила ОТИФ сообщить на ее сессии в 2002 году о дальнейших изменениях с учетом применения новой Конвенции КОТИФ.

60. Рабочая группа рекомендовала ОТИФ и ОСЖД продолжать предпринимать усилия по согласованию обоих режимов.

## **ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2001-2005 ГОДЫ**

Документация: TRANS/SC.2/2000/17

61. Рабочая группа утвердила свой проект программы работы, приведенный в приложении 2 к настоящему докладу.



## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

62. Рабочая группа с удовлетворением отметила информацию делегата от Чешской Республики о проекте министерства транспорта этой страны по использованию Глобальной системы местоопределения (ГПС) для определения местонахождения поездов и согласилась с тем, что делегат от Чешской Республики представит данный проект на ее следующей сессии.

63. Рабочая группа приняла к сведению, что ее пятьдесят пятая сессия предварительно запланирована на 16-18 октября 2001 года.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

64. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят второй сессии (TRANS/SC.2/190, пункт 6), доклад о работе ее пятьдесят четвертой сессии был подготовлен Председателем и заместителем Председателя при содействии секретариата для представления Комитету по внутреннему транспорту.

65. Решения, принятые Рабочей группой в ходе сессии, приведены в следующих пунктах настоящего доклада: 2, 5, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 61 и 62.

---

## Приложение 1

### **ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)**

#### **Поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ, принятые на пятьдесят четвертой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту**

##### **Предложение Чешской Республики:**

продлить линию E 59 на юг следующим образом: Халупки-Богумин-Острава;

завершить определение линии E 61 следующим образом: Бжецлав-Куты-Братислава;

завершить определение линии E 40 следующим образом: Острава - Мосты -у-  
Яблункова - Чадца-Жилина.

##### **Предложение Республики Молдова:**

Внести в указанные железнодорожные линии в Республике Молдова следующие исправления:

E 95 (Иаси-) Унгены-Кишинев-Бендеры-(Кугурган),

E 560 (Галац-) Джурджулешти-(Рени-) Етулия-Гречени-(Болград-) Тараклия-Басарабяска-  
(Карабутени-) Чимишлия-Бендеры.

##### **Предложение правительства Греции:**

#### **ПЕРЕЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ**

##### **I. Нумерация линий европейской железнодорожной сети**

###### Север-Юг

Добавить следующие линии:

E 391 Днепропетровск – Лозовая – Красный Лиман – Харьков

E 593 Ясиноватая – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону

- Е 595 Самур – Ялама – Баку
- Е 693 Гюмри – Ереван – Храздан – Дилижан – Иджеван – Гхазах – Бархударли
- Е 695 Бухара – Карши – Термес – Галаба – (Хайратон)
- Е 99 Рязань – Кочетовка I – Грязи – Ростов-да-Дону – Краснодар –  
Веселое - Гантиади - Потти  
Новороссийск
- Е 597 Макат – Бейнеу – Кунград – Нукус – Дашховус – Ургенч – Чардшев

Восток-Запад

Изменить указанные линии следующим образом:

- Е 20 Остенде – Брюссель – Льеж – Ахен – Кельн – Дуйсбург – Дортмунд –  
Ганновер – Хельмштедт – Мариенборн – Берлин/Зеддин – Франкфурт-на-  
Одере – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь – Брест – Минск –  
Асиновка – Красное – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Пермь –  
Свердловск\* –  $\frac{\text{Тюмень}}{\text{Курган - Петропавловск}}$  – Омск – Новосибирск –  
Красноярск – Иркутск – Владивосток
- Е 30 Карлсруэ – Штутгард – Нюрнберг – Плауэн – Дрезден – Горлиц – Згожелец –  
Вроцлав – Катовице – Краков – Пшемьсль – Медыка – Мостиска – Львов –  
Киев – Харьков – Купянск – Тополи – Соловей – Валуйки – Самара –  
Оренбург – Илецк I – Кандагач
- Е 50 Париж –  $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле Крезе}}$  – Кюлоз – Женева – Лозанна – Берн – Цюрих – Букс –  
Инсбрук – Вергель – Куфштейн  $\frac{\text{(Розенгейм - Фрейлассинг)}}{\text{Шварцах - Санкт - Фейт}}$  – Зальцбург –  
Линц – Вена – Хедьешалом – Будапешт – Мишкольц – Ньиредьхаза –  
Захонь – Чоп – Львов – Фастов – Днепропетровск – Красноармейск –  
Дебальцево – Ясиноватая – Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград –  
Астрахань – Аксарайская II – Атырау – Макат – Кандагач – Арысь –  
Алма-Ата – Актогай

---

\* Екатеринбург.

Добавить следующие линии:

- Е 24 Москва – Рязань – Рузаевка – Самара – Уфа – Челябинск – Курган –  
Пресногорьковская – Кокчетав – Акмола – Моинты – Дружба – Алашанькоу
- Е 592 Бейнеу – Шетпе – Актау
- Е 60  $\frac{\text{Поти}}{\text{Батуми}}$  – Тбилиси – Гардабани – Беюк-Кясик – Баку – Туркменбаши –  
Ашхабад – Чардшев – Алат – Бухара – Ташкент – Салар – Ченгельды – Арысь
- Е 692 Четинкая – Карс –  $\frac{\text{Ахалкалаки}}{\text{Догу Капи - Ахурян - Гюмри - Айрум - Садахло}}$  – Тбилиси
- Е 694 Гюмри – Арташат – Нахичевань – Джульфа – Каршиван – Мегри – Агбент –  
Бартаз –  $\frac{\text{Баку}}{\text{Астара}}$
- Е 696 Ташкент – Хаваст – Андижан – (Ош)

#### НУМЕРАЦИЯ ЛИНИЙ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

##### **Армения**

Добавить следующие железнодорожные линии:

- Е 692 (Садахло) – Айрум – Гюмри – Ахурян – (Догу Капи)  
Гюмри – Ярашх – (Велидаг)
- Е 693 Гюмри – Ереван – Храздан – Дилижан – Иджеван – Гхзах (– Бархударли)
- Е 694 Гюмри – Арташат – (Нахичевань – Каршиван) – Мегри – Агбент – (Бартаз)

##### **Азербайджан**

Добавить следующие железнодорожные линии:

- Е 595 (Самур) – Ялама – Баку
- Е 60 (Гардабани) – Беюк-Кясик – Баку (Туркменбаши)
- Е 694 Астара – Баку – Джульфа – Нахичевань – (Арташат)

## Грузия

Добавить следующие железнодорожные линии:

- Е 99 (Веселое) – Гантиади – Поты
- Е 60  $\frac{\text{Батуми}}{\text{Поты}}$  – Тбилиси – Гардабани – (Беюк-Кясик)
- Е 692  $\frac{\text{(Аирум-) Садахло}}{\text{(Карс-) Ахалкалаки}}$  – Тбилиси

## Казахстан

Добавить следующие железнодорожные линии:

- Е 20 (Курган) – Петропавловск – (Омск)
- Е 24 (Курган) – Пресногорьковская – Кокчетав – Акмола – Моинты – Дружба – (Алашанькоу)
- Е 30 (Оренбург) – Илецк I – Кандагач
- Е 50 (Астрахань) – Аксарайская II – Атырау – Макат – Кандагач – Арысь – Алма-Ата – Актогай
- Е 60 (Салар-) Ченгельды – Арысь
- Е 597 Макат – Бейнеу – (Кунград)
- Е 592 Бейнеу – Шетпе – Актау

## Российская Федерация

Изменить указанные железнодорожные линии следующим образом:

- Е 20 Асиновка – Красное – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Свердловск\* –  $\frac{\text{Тюмень}}{\text{Курган - Петропавловск}}$  - Омск - Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Владивосток

---

\* Екатеринбург.

Е 30 (Тополи) – Соловей – Валуйки – Самара – Оренбург – (Илецк I)

Е 50 (Красная Могила) – Гуково – Лихая – Волгоград – Астрахань – (Аксарайская II)

Добавить следующие железнодорожные линии:

Е 24 Москва – Рязань – Рузаевка – Самара – Уфа – Челябинск – Курган

Е 99 Рязань – Кочетовка I – Грязи – Краснодар –  $\frac{\text{Веселое - (Гантиади)}}{\text{Новороссийск}}$

Е 593 (Квашино) – Успенская – Ростов-на-Дону

### **Турция**

Добавить следующие железнодорожные линии:

Е 692 Четинкая – Карс –  $\frac{\text{Догу Капи (- Акурян)}}{(- \text{Ахалкалаки})}$

### **Туркменистан**

Добавить следующие железнодорожные линии:

Е 60 Туркменбаши – Ашхабад – Чардшев – (Алат)

Е 695 (Термес) – (Карши)

Е 597 (Нукус – ) Дашховуз (– Ургенч) Чардшев

### **Украина**

Изменить указанные железнодорожные линии следующим образом:

Добавить следующие железнодорожные линии:

Е 30 Киев – Харьков – Купянск – Тополи – (Соловей)

Е 50 Фастов – Днепропетровск – Красноармейск – Ясиноватая – Дебальцево – Красная Могила (Гуково)

Е 391 Днепропетровск – Лозовая – Красный Лиман – Харьков

Е 593 Ясиноватая – Квашино – (Успенская)

**Узбекистан**

Добавить следующие железнодорожные линии:

- Е 60 (Чардшев-) Бухара – Ташкент – Салар – (Ченгельды)
  - Е 696 Ташкент – Хаваст – Андижан – (Ош)
  - Е 695 Бухара – Карши – Термес – Галаба – (Хайратон)
  - Е 597 (Бейнеу -) Кунград – Нукус – (Дашховуз) – Ургенч – (Чардшев)
-

## Приложение 2

### ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2001-2005 ГОДЫ<sup>2</sup>

#### ПОДПРОГРАММА 02.5: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

##### 02.5.1 Инфраструктура железнодорожного транспорта Очередность 1

*I. Рассмотрение положения в связи с выполнением Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и возможности внесения в него поправок*

Пояснение: Изучение возможностей совершенствования международных железнодорожных перевозок.

Планируемая работа: Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет выполнять следующую работу:

#### ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Рассмотрение Соглашения СМЖЛ в целях возможного применения и в тех случаях, когда это выполнимо, совершенствования существующих стандартов и эксплуатационных параметров; учета новых транспортных потоков восток-запад; повышения нормативных требований в области охраны окружающей среды, потребления энергии и безопасности; учета конвенций ЕЭК в области охраны окружающей среды.

Ожидаемый результат: доклад об изменении сети СМЖЛ, доклад о развитии европейской сети обычных и высокоскоростных железнодорожных линий.

**(2001 год)**

Очередность: 1

- b) Рассмотрение влияния технологий интермодальных перевозок, особенно тех из них, которые связаны с капиталовложениями, а также с согласованием параметров подвижного состава и скоростью движения по железным дорогам, в целях

---

<sup>2</sup> Приведенный ниже текст программы работы основан на содержании программы работы, утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят второй сессии (15-17 февраля 2000 года). Предложенные изменения выделены либо **жирным шрифтом** (текст, который предлагается добавить), либо ~~перечеркнутыми знаками~~ (текст, который предлагается исключить).



облегчения работы по внедрению этих технологий в систему железнодорожного транспорта и обеспечения общей эксплуатационной совместимости.

Ожидаемый результат: доклад о капиталовложениях в железнодорожную инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав в странах-членах. **(2001 год)**

Очередность: 42

- c) Периодическое рассмотрение перечня сортировочных станций международного значения в целях сокращения их числа.

Ожидаемый результат: обновленный доклад о расположении важных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети. **(2005 год)**

Очередность: 2

- d) Разработка и осуществление - в порядке последующей деятельности в контексте Конференции по транспорту и окружающей среде - программ создания эффективной европейской железнодорожной сети грузовых перевозок посредством совершенствования и стимулирования:

- модернизации и расширения инфраструктуры железнодорожных и комбинированных перевозок;
- эксплуатационной совместимости железнодорожных систем и координации их работы;
- повышения параметров и более широкого использования экологически чистого подвижного состава;
- развития систем логистики и услуг;
- создания международных железнодорожных грузовых компаний.

#### **МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

- e) Проведение периодических обследований пассажирских и грузовых перевозок, **а также параметров инфраструктуры** на различных участках линий сети СМЖЛ для обеспечения поддержки процесса транспортного планирования; ~~второе~~ **третье** обследование опирается на данные 1995 **2000** года.

Ожидаемый результат: доклад об общем объеме движения поездов по сети СМЖЛ в 1995 году **(2002 году)**; **обследование железнодорожных перевозок (2005 год)**

Очередность: 2

- f) Рассмотрение вопросов, касающихся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях.

Ожидаемый результат: доклад о текущем положении и перспективах разработки новых стандартов. (2002 год) Очередность: 2

## II. *Специальный проект: Трансъевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ)*

Пояснение: В рамках ЕЭК ООН страны, участвующие в проекте ТЕЖ, создали соответствующий административный и финансовый механизм в целях развития железнодорожной сети в качестве составной части комплексной европейской международной железнодорожной системы.

### Планируемая работа:

- a) Рассмотрение конкретных изменений в рамках проекта в целях стимулирования международных железнодорожных перевозок. (Постоянно)  
Ожидаемый результат: ежегодный доклад о результатах работы по реализации проекта ТЕЖ. Очередность: 1
- b) Рассмотрение возможностей финансирования ТЕЖ в целях стимулирования модернизации и строительства железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных перевозок. (Постоянно) Очередность: 3
- c) Рассмотрение возможности использования результатов, достигнутых в рамках проекта, в других областях деятельности ЕЭК ООН, связанных с железнодорожной инфраструктурой, в том числе при осуществлении СМЖЛ и СЛКП, в целях взаимовыгодного обмена опытом. (Постоянно) Очередность: 2

## III. *Межрегиональное сотрудничество*

Пояснение: Сотрудничество с другими региональными комиссиями и международными органами, занимающимися вопросами развития межрегиональных связей.

### Планируемая работа:

- a) Рабочая группа будет получать информацию об обмене данными между секретариатами региональных комиссий и других международных органов с целью использования опыта, накопленного в других регионах мира. (Постоянно) Очередность: 3
- b) Развитие евро-азиатских железнодорожных соединений (Постоянно) Очередность: 3

**02.5.2 Согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности на железнодорожном транспорте, и их облегчения      Очередность: 1**

Пояснение:

- a) Упрощение и согласование административных формальностей, в частности в связи с документами и процедурами при пересечении границ.
- b) Согласование и подготовка унифицированных требований, касающихся использования железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты компьютеризации.
- c) Разработка предложений и подготовка исследований, направленных на укрепление, усиление и расширение позиции железнодорожного транспорта на рынках международных транспортных услуг.
- d) Анализ проблем, связанных с согласованием требований и повышением безопасности на железнодорожном транспорте.
- e) Рассмотрение перспектив принятия правовых положений, применимых к договору перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, в целях создания стандартного правового режима (согласование режимов СМГС/СМПС и МГК/МПК).

Планируемая работа: Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет проводить следующую работу:

**ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

- a) Рассмотрение конкретных трудностей, возникающих при пересечении границ в ходе пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, в целях ускорения операций по пересечению границ и разработки программы решения проблем, которые являются общими для нескольких маршрутов.

Ожидаемый результат: доклад о двусторонних и многосторонних контактах правительств и железнодорожных компаний в целях совершенствования порядка пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

**(2001 год)**

Очередность: 1

- b) Рассмотрение последующих мер по осуществлению рекомендаций и, в случае необходимости, подготовка новых документов или поправок к существующим документам, особенно тех, которые касаются облегчения пересечения границ в целях повышения эффективности международных железнодорожных перевозок.  
Очередность: 1
- c) Рассмотрение требований, касающихся железнодорожных перевозок и правил, сокращения продолжительности перевозки и более точного соблюдения графиков движения в ходе международных грузовых перевозок, изменений в работе железнодорожного транспорта, интеграции услуг, предоставляемых различными железными дорогами.  
Очередность: 2
- d) Изучение возможностей согласования условий и периодов применения летнего времени в целях повышения качества услуг на железнодорожном транспорте.  
Ожидаемый результат: доклад о применении летнего времени. (2001 год)  
Очередность: 13
- e) Анализ политики правительств в области безопасности на железнодорожном транспорте в целях содействия повышению безопасности международных перевозок.  
Ожидаемый результат : доклад **по вопросам безопасности и осуществления оценки рисков на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК**. (2001 год)  
Очередность: 1

#### **МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

- f) Анализ различных элементов эффективности работы железнодорожного транспорта и возможностей повышения его эффективности, в частности в международном сообщении.  
Ожидаемый результат: двухгодичный доклад о повышении производительности железнодорожных перевозок в странах-членах. (2002 год)  
Очередность: 2
- g) Рассмотрение на основе докладов, подготовленных заинтересованными международными организациями, результатов проделанной работы по согласованию правовых положений, применимых к договору перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, с целью анализа возможности обеспечения совместимости соответствующих положений.

Ожидаемый результат: доклад международных организаций о ходе работы по устранению трудностей, обусловленных наличием двух различных правовых систем в международных железнодорожных перевозках. (2001 год)

Очередность: 3

- h) **Сотрудничество с Рабочей группой по комбинированным перевозкам (WP.24) и Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).**

**Ожидаемый результат: Обзор положения в области эффективности железнодорожных транспортных операций, осуществляемых в рамках комбинированных перевозок, и сотрудничество с другими соответствующими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту. (2002 год)**

**Очередность: 3**

---

### Приложение 3

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

**Система тщательного контроля времени задержек в ходе пересечения границ**

### **КАТЕГОРИИ ПОЕЗДОВ**

Система контроля охватывает только международные грузовые поезда. Данные должны представляться по пяти категориям поездов (очевидно, что тот или иной конкретный поезд может принадлежать более чем к одной категории и должен учитываться применительно ко всем этим категориям):

- маршрутные поезда (любой грузовой поезд, который эксплуатируется в качестве полносоставного или маршрутного поезда и вагоны которого не проходят сортировку на границе);
- челночные поезда (маршрутные грузовые поезда, курсирующие из пункта отправления в пункт назначения по установленному маршруту с периодичностью не реже одного раза в неделю в каждом направлении);
- контейнерные поезда (маршрутные поезда, перевозящие только контейнеры);
- транзитные грузовые поезда (маршрутные поезда, места происхождения и назначения которых расположены за пределами страны);
- порожние грузовые поезда;
- другие грузовые поезда;
- общее количество международных грузовых поездов.

### **СОБИРАЕМЫЕ ДАННЫЕ**

Странам предлагается представить следующие данные (все показатели в минутах), сбор которых должен осуществляться в течение первых двух недель февраля (например, первый период сбора пройдет с 7 по 20 февраля 2001 года):

- запланированная продолжительность остановки при доставке: под продолжительностью остановки подразумевается время с момента прибытия поезда по графику до момента его запланированной передачи в распоряжение соседней администрации;
- запланированная продолжительность остановки при приемке: под продолжительностью остановки подразумевается время с момента запланированной передачи поезда до отправки поезда по графику;
- фактическая продолжительность остановки при доставке: под продолжительностью остановки подразумевается время с момента фактического прибытия поезда до момента его фактической передачи в распоряжение соседней администрации;
- фактическая продолжительность остановки при приемке: под продолжительностью остановки подразумевается время с момента фактической передачи поезда до момента его фактической отправки;
- задержка при прибытии;
- задержка при отправлении.

Эту информацию следует обработать и кратко изложить в одной таблице следующим образом:

**Железнодорожная администрация:** \_\_\_\_\_

**Пункт пересечения границы:** \_\_\_\_\_

**Период сбора данных: 7-20 февраля 2001 года**

**Контактное лицо и подробные сведения о нем:** \_\_\_\_\_

**Направление А (поезда, следующие из страны)**

	Количество поездов	Задержка при прибытии		Продолжительность остановки при доставке		
		Средняя	Стандартное отклонение*	По графику	Фактическая	
					Средняя	Стандартное отклонение*
Маршрутные поезда						
Челночные поезда						
Контейнерные поезда						
Порожние поезда						
Транзитные поезда						
Другие грузовые поезда						
ГРУЗОВЫЕ ПЕЗДА, ВСЕГО						

**Направление В (поезда, следующие в страну)**

	Количество поездов	Задержка при отправлении		Продолжительность остановки при приемке		
		Средняя	Стандартное отклонение*	По графику	Фактическая	
					Средняя	Стандартное отклонение*
Маршрутные поезда						
Челночные поезда						
Контейнерные поезда						
Порожние поезда						
Транзитные поезда						
Другие грузовые поезда						
ГРУЗОВЫЕ ПЕЗДА, ВСЕГО						

\* Для измерения дисперсии распределения применяется следующий статистический метод: извлечение квадратного корня из среднеарифметических значений квадратов отклонений от среднего значения.