

## ПОРГАНИЧНЫЕ СТАНЦИИ

**Пограничной ЖД станцией** называется станция, имеющая необходимое путевое развитие, техническое оснащение и персонал, которые обеспечивают пропуск физических лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных между сопредельными государствами с выполнением пограничного, таможенного и миграционного, санитарно-карантинного, ветеринарного и фитосанитарного контроля.

**Железнодорожный пункт пропуска через государственную границу РФ** — это территория в пределах железнодорожного вокзала станции, а также иное специально-оборудованное место, где осуществляются все виды государственного контроля и пропуск через государственную границу физических лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в международном сообщении.

В зависимости от характера выполняемой работы пограничные станции могут быть: перегрузочными либо без перегрузочными.

**Перегрузочные пограничные станции** располагаются у границ соседних стран на стыке дорог разной колеи. Кроме всех видов государственного контроля на них производятся перегрузка грузов из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи. Для этих целей на станции имеются сооружения и устройства грузового хозяйства, необходимые для перегрузки вагонов.

**Без перегрузочные пограничные станции** размещаются на границе стран с железнодорожной колеей одной ширины, либо расположенные на стыке колеи разной ширины, оснащенные пунктами перестановки колесных пар. Перегрузка вагонов может производиться в том случае, когда у государственных органов возникает необходимость полной проверки груза с выгрузкой его из вагона.

### Расположение и назначение

На государственной границе встречаются железные дороги двух различных стран. Если обе сети железных дорог имеют одинаковую ширину колеи, то вагоны могут переходить с одной сети на другую непосредственно.

Эксплуатационные и транспортные задачи определяют тогда характер и размер путевого развития станций, причем особые предписания пограничной службы и таможни придают станции особую конструкцию.

**В зависимости от формы управления** это может быть:

**общая пограничная станция**, которая располагается на территории одного государства, **раздельные пограничные станции**, каждая на территории своего государства.

**Общие пограничные станции** были часто встречающимся типом станций до 1914 г., на которых могли быть выполнены все необходимые при переходе государственной границы операции железнодорожной, пограничной и таможенной служб. Вытекающее из этого преимущество поточности выполнения работ без ненужных промежуточных остановок для пассажиров и грузов определяло соответствующую договоренность не только между обоими управлениями железных дорог, но и между обоими государствами. Новым примером этого типа станций является станция Стурово между Братиславой и Будапештом. Для того чтобы иметь необходимую перерабатывающую способность, путевое развитие объединенной станции по своей емкости должно быть достаточным для выполнения всех задач и расположено на большой территории. Станция должна также иметь возможность перерабатывать перспективный объем перевозок. Недостатком для того управления, чьи устройства располагаются на территории другого государства, является обязанность оплаты всех услуг (воды, энергии, зарплаты и т. д.) в валюте. В

настоящее время, однако, особенно между управлениями дорог социалистических стран имеется стремление уравнивать эти услуги за счет выполнения других работ, например перевозочной работы.

*Недостатком такого размещения станции является, кроме того, увеличение времени оборота вагонов вследствие повторной обработки вагонов на границе и в определенном случае появление дополнительных расходов при приеме вагонов другим управлением железных дорог.*

Скопления вагонов из-за слишком большого времени занятия путей можно избежать, если оба государства производят таможенную обработку вместе или если таможенники обоих государств могут следовать непосредственно друг за другом.

**Раздельные пограничные станции** — наиболее распространенная схема станций. Транспортная и эксплуатационная работы разделены на них лучше, а расходы оплачиваются только во внутренней валюте. Двойная проверка документов на границе в пассажирском сообщении, обременительно влияющая на время стоянки пассажирских поездов, уменьшается теперь благодаря тому, что контрольные меры при выезде осуществляются во время движения с последней остановки до пограничной станции. При въезде этот процесс происходит аналогичным образом.

В грузовом сообщении недостатком является то, что производящаяся на обеих станциях переработка вагонов увеличивает время оборота вагонов. На раздельных пограничных станциях, кроме того, устанавливается порядок осуществления работы между двумя станциями. При этом имеется несколько гибко управляемых систем, схема которых описана ниже. Решающим является принцип экономичности. Это оказывает влияние на конструкцию путевого развития пограничных станций. Передаваемые грузовые поезда следуют до собственной пограничной станции и передаются там либо следуют сразу до пограничной станции другой страны. Так как соседняя железная дорога применяет такой же принцип, то возникают резервные пробеги локомотивов. В грузовом сообщении устанавливается порядок передачи вагонов — с беспорядочным расположением или с определенной расстановкой.

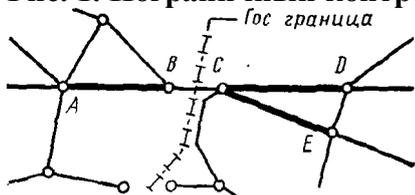
Одна из железных дорог постоянно осуществляет работу между двумя станциями в обоих направлениях.

Выражением хорошего экономично осуществляемого сотрудничества является гибкая организация эксплуатации, при которой железные дороги производят почти одинаковую работу, т. е. обе дороги передают и принимают поезда равномерно.

Пассажирское сообщение.

Влияние пограничного контроля на конструкцию станционных сооружений в международном пассажирском сообщении намного меньше, чем в грузовом. При этом надо учитывать выполнение контроля либо обоими государствами совместно на одной станции, либо на двух станциях отдельно в каждой стране. Последний случай создает всегда четкие государственно-правовые условия, но требует двойную остановку и увеличивает время следования. В международном пассажирском сообщении поэтому часть контрольных мер осуществляется во время следования внутри страны (рис. 1).

**Рис. 1. Пограничный контроль на ходу поездов международного пассажирского сообщения:**



В, С — пограничные станции;

Внутренние железнодорожные линии;

— ■ — линии с движением поездов международного пассажирского сообщения;

о-о — участки линий, на которых пограничный контроль осуществляется на ходу поездов с одновременной сменой колес

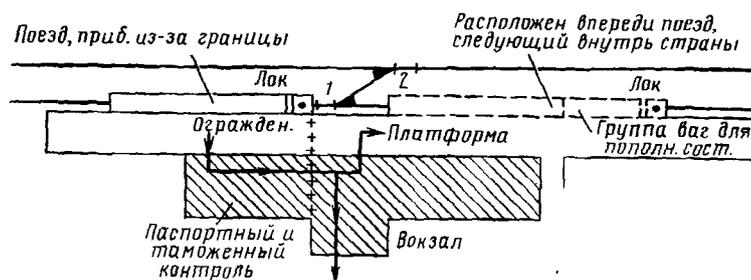
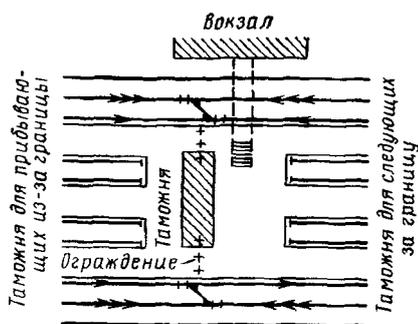


Рис. 2. Удлиненная платформа для поездов международного сообщения

При производстве пограничного контроля (паспортный и таможенный) на станциях к конструкции станционных сооружений предъявляются определенные требования. Так, необходимы разделенные зоны на платформах с помещениями для оформления документов, для чего используется основная платформа с помещениями в здании вокзала (рис. 2) или, если одна платформа недостаточна, используется островная платформа с соответствующими постройками для оформления документов. Для этого могут применяться также поперечные платформы для прибывающих и отправляющихся за границу поездов (рис. 3).

Рис. 3. Платформы пограничной станции для прямого и пересадочного сообщений



На пограничной станции пассажиры, прибывающие из-за границы и выходящие из поездов, а также отправляющиеся за границу, как и транзитные пассажиры, должны пройти через таможенные помещения.

В большинстве случаев эти платформы имеют удвоенную длину (см. рис. 2), чтобы прибывающий из-за границы поезд мог быть обработан таможней. Поездной локомотив прибывшего поезда убирается из-под поезда через съезд 1—2, тем временем новый поездной локомотив с вагонами пополнения ожидает на внутренней платформе и переставляет потом часть поезда, стоящую на платформе для таможенного осмотра и отправления за границу, к платформе для отправления внутрь страны.