



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/198
11 November 2002

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 ШЕСТОЙ СЕССИИ
(16-18 октября 2002 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункт(ы)</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы	3 - 9
а) Европейская экономическая комиссия	3
б) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы	4 - 9

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункт(ы)</u>
Последующая деятельность в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде	10
Определение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты, связанные со сборами за пользование ею	11
Эффективность работы железнодорожного транспорта	12 и 13
Облегчение пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок	14 - 17
a) Наблюдение за ходом работы по облегчению пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок	14 - 16
b) Проект по облегчению пересечения границ в регионе ИСЮВЕ (Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе)	17
Роль железных дорог в стимулировании комбинированных перевозок	18 - 22
Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ)	23 - 29
a) Положение в связи с применением СМЖЛ	23 - 25
b) Предлагаемые поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ	26 и 27
c) Мероприятия по сбору данных о сети СМЖЛ	28
d) Положения, касающиеся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях большой протяженности	29
Проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)	30

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункт(ы)</u>
Согласование условий применения разных правовых систем на железнодорожном транспорте	31
Информация об изменениях в различных областях железнодорожного транспорта	32 и 33
Демонстрация возможностей использования Глобальной системы местоопределения (ГПС) в железнодорожном секторе	34 - 36
Применение летнего времени	37
Проект программы работы на 2003-2007 годы	38 и 39
Рабочее совещание по вопросам распределения пропускной способности международной железнодорожной инфраструктуры	40 - 45
Прочие вопросы	46 - 48
а) Сроки проведения следующей сессии Рабочей группы	47
б) Распространение документов	48
Утверждение доклада	49 и 50

* * *

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

Приложение 2: Проект программы работы на 2003-2007 годы

ДОКЛАД¹

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свою пятьдесят шестую сессию 16-18 октября 2002 года. Обязанности Председателя и заместителя Председателя сессии исполняли соответственно г-н Г. Сабо (Венгрия) и г-н К. Кулеша (Польша). В работе сессии участвовали представители следующих государств - членов ЕЭК ООН: Венгрии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Турции и Швейцарии. Была также представлена Комиссия Европейского сообщества (КЕС). На сессии присутствовали представители следующих неправительственных организаций: Международного союза железных дорог (МСЖД), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ) и Европейского форума железнодорожных компаний (ФТЕ). По приглашению секретариата в работе сессии также участвовали представитель Института региональных исследований, Барселона, Испания, и представители компании "Геоинвест", Чешская Республика.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.2/197

2. Была утверждена предварительная повестка дня (TRANS/SC.2/197).

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

а) Европейская экономическая комиссия

Документация: E/2002/37-E/ECE/1395

3. Рабочая группа была проинформирована о решениях, которые были приняты Комиссией на ее пятьдесят седьмой сессии и которые касаются таких вопросов, как функционирование основных вспомогательных органов, укрепление Организации и аспекты технической помощи ЕЭК ООН (E/2002/37-E/ECE/1395).

¹ В подчеркнутом тексте указаны решения, принятые в ходе сессии и утвержденные Рабочей группой.

b) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

4. Рабочая группа заслушала сообщение об обсуждавшихся Комитетом вопросах, касающихся, в частности, соответствующих областей деятельности, которые изложены в пунктах 73-79 доклада о работе Комитета (ECE/TRANS/139).

i) Проблема общей безопасности и безопасности на железнодорожном транспорте

5. В соответствии с предложением, высказанным на шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту, который поручил своим вспомогательным органам выявить i) различия между концепциями "общей безопасности" и "безопасности на транспорте" и ii) конкретные проблемы, которые можно было бы обсудить в этой связи, в апреле 2002 года Председатель Рабочей группы направил письмо всем членам Рабочей группы. Рабочая группа напомнила, что в этом письме затронуты вопрос об определениях безопасности на железнодорожном транспорте и общей безопасности, а также проблемы, связанные с безопасностью на железнодорожном транспорте и общей безопасностью.

6. Кроме того, Рабочая группа отметила, что в настоящее время эти вопросы рассматриваются в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейского Союза (ЕС), Международного союза железных дорог (МСЖД) и других транспортных форумов. После обстоятельного обсуждения Рабочая группа решила принять следующие определения: i) безопасность на железнодорожном транспорте - требуемый в социальном отношении уровень отсутствия риска опасности в железнодорожной транспортной системе, когда риск связан с несчастным случаем, травмиранием людей или материальным ущербом; и ii) общая безопасность на железных дорогах - "защита людей, транспортных средств и инфраструктуры транспорта от несанкционированных и непредвиденных действий любого рода", как это было предложено Председателем. Кроме того, Рабочая группа решила подождать завершения обсуждения в рамках других международных организаций (МСЖД - КОЛПОФЕР, ЕКМТ, ЕК), прежде чем продолжить рассмотрение этого вопроса применительно к европейскому железнодорожному транспорту. Тем не менее Рабочая группа вновь подчеркнула, что положение в связи с обеспечением общей безопасности, и безопасности в железнодорожных туннелях в частности, будет внимательно отслеживаться (см. также пункт 29), и просила вышеупомянутые международные организации продолжать информировать секретариат о последних изменениях в области транспорта и безопасности. Кроме того, Рабочая группа отметила, что страны-члены регулярно

сообщают секретариату об изменениях, касающихся проблем безопасности на железнодорожном транспорте, отвечая таким образом на просьбу Комитета по внутреннему транспорту (см. также пункт 32).

ii) Система наблюдения за рынком железнодорожных перевозок (РММС)

7. Ознакомившись с общим описанием системы РММС, Рабочая группа выразила свою обеспокоенность по поводу цели этого проекта, обширных потребностей в данных и возможности сбора данных от независимых железнодорожных операторов в будущем. Рабочая группа рекомендовала ЕК должным образом использовать в ходе будущих мероприятий по сбору данных все имеющиеся в настоящее время соответствующие источники информации, такие, как МСЖД, ОСЖД, и возможности совместного сбора данных Евростатом-ЕКМТ-ЕЭК ООН, включая также применяемые ими общие определения. Кроме того, было отмечено, что невозможно будет составить полное и всеобъемлющее представление об изменениях на рынке железнодорожных перевозок без учета тенденций на других видах транспорта и состояния рынка железнодорожных перевозок за пределами ЕС (см. также пункт 38). Для того чтобы и впредь отслеживать изменения в рамках этого проекта и ход его осуществления, Рабочая группа просила секретариат продолжать внимательно следить за реализацией проекта создания системы наблюдения за рынком железнодорожных перевозок (РММС) и запросить соответствующую информацию от Европейской комиссии для рассмотрения на ее следующей сессии.

iii) Организация демонстрационных рейсов по евро-азиатским транспортным соединениям

8. Рабочая группа с удовлетворением отметила сообщение представителя Российской Федерации об успешной организации демонстрационного рейса маршрутного поезда в Российской Федерации по северному коридору Трансазиатской железной дороги (СК-ТАЖД) и просила включить представителя ЕЭК ООН в состав Руководящего комитета по этому коридору. На основе информации, переданной Государственными железными дорогами Турции (ГЖДТ), Рабочая группа также приняла к сведению, что порядок движения экспериментальных демонстрационных рейсов маршрутных поездов в Центральную Азию уже отрегулирован. Кроме того, были отмечены усилия ОСЖД по дальнейшему развитию евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и связанной с этим деятельности, а также потенциальные возможности расширения уже установленных евро-азиатских железнодорожных коридоров через территорию Украины в направлении центральной и южной Европы и использования имеющихся средств для паромных перевозок из порта Констанца через Кавказ в Центральную Азию.

9. Рабочая группа просила представителей Российской Федерации, ОСЖД, Турции и Румынии проинформировать ее о результатах демонстрационных рейсов маршрутных поездов и деятельности, связанной с дальнейшим развитием евро-азиатских железнодорожных коридоров, на следующей сессии Рабочей группы и поручила секретариату представить для ее очередной сессии информацию о евро-азиатских транспортных коридорах, определенных на Санкт-петербургской конференции и утвержденных Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта.

ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

10. Отметив, в частности, упоминание железнодорожного транспорта в докладе Совещания высокого уровня, Рабочая группа подчеркнула, что экологические преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта следует надлежащим образом учитывать в контексте Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Отметив, что страны-члены регулярно информируют Рабочую группу о соответствующих изменениях в области железнодорожного транспорта и окружающей среды, она решила включить этот вопрос в пункт повестки дня "Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы", для рассмотрения на своих будущих сессиях и поручила секретариату информировать ее об изменениях, относящихся к компетенции Рабочей группы.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СБОРАМИ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ЕЮ

Документация: TRANS/SC.2/2002/1; TRANS/SC.2/2002/11 и Add.1

11. Рабочая группа рассмотрела доклад неофициального специального совещания по распределению пропускной способности инфраструктуры для международного железнодорожного сообщения и управления инфраструктурой (TRANS/SC.2/2002/1) и подчеркнула важность вопросов, которые будут обсуждаться на рабочем совещании по распределению пропускной способности международной железнодорожной инфраструктуры, запланированного на 18 октября 2002 года, по итогам работы вышеупомянутого неофициального специального совещания. Рабочая группа просила секретариат распространить информацию о результатах этого рабочего совещания среди всех стран-членов (см. пункты 40-45) в сотрудничестве с ГДЭТ ЕК продолжать следить за ходом применения директивы ЕК 2001/14/ЕС и представить отчет на эту тему на ее следующей сессии.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Документация: TRANS/SC.2/2002/15; TRANS/SC.2/2002/14 и Add.1

12. Рабочая группа изучила данные о показателях эффективности работы, представленные Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), и отметила, что, несмотря на трудности, связанные с их использованием для международного сопоставления, имеющиеся данные все же служат полезным ориентиром для определения эффективности работы железных дорог стран-членов во временном плане.

13. Кроме того, Рабочая группа рассмотрела предложение секретариата, в котором содержится общее описание возможных подходов к применению качественных показателей эффективности на железнодорожном транспорте (TRANS/SC.2/2002/15), и подчеркнула, что его можно использовать в виде предварительного проекта основы, позволяющей усовершенствовать механизм сопоставления данных об эффективности работы железнодорожного транспорта в международном контексте. Рабочая группа просила правительства стран-членов ответить на вопросник, содержащий ряд качественных показателей эффективности железнодорожного транспорта в пассажирском и грузовом сообщении по отдельности (эффективность обслуживания, качество услуг, безопасность, доступность, уровень качества с экологической точки зрения, финансовая устойчивость, капиталовложения и управление, а также оптимальная практика), о которых упоминается в разделе IV документа TRANS/ SC.2/2002/15. Кроме того, правительствам было предложено представить для сессии Рабочей группы 2003 года свои соображения о том, какие другие качественные критерии могут быть рассмотрены в будущем и каким образом можно ускорить работу над этим вопросом.

ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

- а) Наблюдение за ходом работы по облегчению пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок

Документация: TRANS/SC.2/2002/8 и Add.1-2; неофициальный документ № 4

14. Рабочая группа отметила, что дополнительная информация о типе и средней продолжительности разных видов контроля (например, таможенного, полицейского, железнодорожного и прочего) в каждом пункте пересечения границ позволяет произвести более полный анализ и глубже понять механизм взаимодействия различных служб,

участвующих в пограничном контроле. Рабочая группа приняла к сведению устный доклад своего Председателя по проекту МСЖД, касающемуся плана действий по облегчению пересечения границ, устное сообщение представителя ТЕЖ и заместителя Председателя о семинаре ЦУП ТЕЖ по вопросу об облегчении пересечения границ между участвующими в проекте странами, а также устное сообщение представителя ОСЖД о деятельности этой организации в данной области.

15. Рабочая группа просила правительства заинтересованных стран (Болгарии, Венгрии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции и Украины) вновь представить в секретариат в 2003 году такую информацию по тем же пунктам пересечения границ. Рабочая группа далее решила запросить с помощью вопросника информацию с указанием, применительно ко всему железнодорожному сообщению, тех маршрутов, на которых были выявлены задержки, и основных причин таких задержек за тот же период (7-20 февраля), что и в 2002 году. Секретариат запросит такую информацию и сообщит о результатах этого обследования на очередной сессии Рабочей группы. Отметив, что на ряде пограничных станций фактическая средняя продолжительность остановки всех грузовых поездов меньше предусмотренного графиком времени остановки, Рабочая группа просила соответствующие железные дороги рассмотреть возможность корректировки своих графиков международного движения с учетом фактической продолжительности остановки.

16. Поддержав предложение представителя ОСЖД о необходимости созыва международного совещания для рассмотрения проблем облегчения пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок с участием правительств, железных дорог, таможенных и полицейских органов и всех других заинтересованных сторон, Рабочая группа согласилась с тем, что такое совещание необходимо тщательно подготовить и спланировать, в частности на основе результатов, полученных с помощью вышеупомянутого вопросника по наблюдению за ходом пересечения границ, и решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии. Для оказания поддержки в планировании такого совещания Рабочая группа просила ОСЖД, при необходимости в сотрудничестве с заинтересованными правительствами, подготовить первоначальное предложение по подлежащим обсуждению проблемам пересечения границ, вопросам участия различных органов, обеспечивающих контроль за пересечением границ, и другим организационным вопросам.

- b) Проект по облегчению пересечения границ в регионе ИСЮВЕ (Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе)

17. Рабочая группа приняла к сведению устный доклад секретариата о результатах, достигнутых Специальной рабочей группой ИСЮВЕ в деле сокращения продолжительности остановок на границах маршрутных поездов на линии Шопрон - Бухарест - София - Салоники/Стамбул, и просила секретариат также проинформировать ее о последних изменениях в этой области на следующей сессии.

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СТИМУЛИРОВАНИИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Документация: TRANS/SC.2/2002/3 и Add.1; TRANS/SC.2/2002/9

18. Рабочая группа приняла к сведению информацию Европейского сообщества и правительств нескольких стран - членов ЕС о ходе осуществления директивы 2001/16/ЕС Европейского парламента и Совета от 19 марта 2001 года об эксплуатационной совместимости трансъвропейской системы обычных железнодорожных линий. Кроме того, она отметила устное сообщение представителя Российской Федерации о результатах применения принципов эксплуатационной совместимости на ее железнодорожной сети, а также о необходимости согласования технических требований к грузовым вагонам с требованиями, используемыми на железнодорожных сетях ЕС. Принимая во внимание просьбу Рабочей группы по комбинированным перевозкам и учитывая важность своевременного и упорядоченного осуществления этой директивы, Рабочая группа предложила Европейской комиссии проинформировать ее о ходе реализации директивы 2001/16/ЕС на следующей сессии.

19. Рабочая группа решила далее, что роль железных дорог в стимулировании комбинированных перевозок не должна ограничиваться только отслеживанием технических аспектов применения вышеупомянутой директивы, а должна также предусматривать анализ новых высококачественных услуг, предлагаемых железными дорогами операторам комбинированных перевозок. Поэтому Рабочая группа предложила правительствам сообщить на ее следующей сессии о предпринимаемых в последнее время усилиях железных дорог по обеспечению таких высококачественных услуг для операторов комбинированных перевозок в целях дальнейшего стимулирования этого вида перевозок.

20. Напомнив об обсуждении, состоявшемся на пятьдесят четвертой сессии, и принимая во внимание, что вопрос о продолжительности работы применительно к требованиям эксплуатационной совместимости изучается другими международными органами, Рабочая группа решила на данном этапе не заниматься рассмотрением этого вопроса.

21. Подчеркнув большое значение сотрудничества между МСЖД и ОСЖД в подготовке совместных брошюр, способствующих повышению уровня эксплуатационной совместимости железных дорог стран - членов обеих организаций, Рабочая группа предложила ОСЖД и МСЖД проинформировать Рабочую группу на ее сессии 2004 года о дальнейшей работе по изданию совместных брошюр.

22. Отметив важность согласования правовых требований в области международных железнодорожных грузовых перевозок для дальнейшего повышения уровня эксплуатационной совместимости и рассмотрения этого вопроса в рамках Европейского сообщества, МСЖД и ОТИФ, Рабочая группа предложила им сообщить на ее следующей сессии о результатах проводимого ими обсуждения (см. также пункт 31).

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)

а) Положение в связи с применением СМЖЛ

23. 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, общее число которых достигло 24, являются следующие страны: Австрия, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина (в порядке правопреемства), Болгария, бывшая югославская Республика Македония (в порядке правопреемства), Венгрия, Германия, Греция, Италия, Литва, 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.

24. Рабочая группа приняла к сведению уведомление депозитария C.N.1512.2001.TREATIES-3 от 24 апреля 2002 года относительно присоединения Австрии, а также уведомление депозитария C.N.287.2002.TREATIES-1 от 28 марта 2002 года относительно присоединения к СМЖЛ Литвы.

25. 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.

b) Предлагаемые поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ

Документация: TRANS/SC.2/2002/6; TRANS/SC.2/2002/12

26. Рабочая группа одобрила обновленный вариант приложения I к СМЖЛ (TRANS/SC.2/2002/6) и просила секретариат подготовить сводный текст этого Соглашения. Рабочая группа также отметила составленную секретариатом новую карту СМЖЛ, которая была распространена среди участников сессии Рабочей группы.

27. Рабочая группа рассмотрела поправки, предложенные Словенией (TRANS/SC.2/2002/12), и в соответствии с пунктом 3 статьи 11 Соглашения СМЖЛ (в присутствии следующих договаривающихся сторон: Венгрии, Германии, Польши, Российской Федерации, Румынии и Словакии) приняла поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ, которые содержатся в приложении 1 к настоящему докладу.

c) Мероприятия по сбору данных о сети СМЖЛ

Документация: TRANS/SC.2/2002/7 и Add.1-2

28. Учитывая большое число стран, участвовавших в обследовании дорожного движения 2000 года, Рабочая группа выразила надежду на то, что правительства стран-членов также примут активное участие в обследовании движения по железным дорогам категории E, которое планируется провести в 2005 году. Рабочая группа приняла к сведению данные об общем движении поездов по сети СМЖЛ в 2000 году и, отметив также возможность их потенциального использования для целей транспортного планирования и финансирования, просила правительства, которые еще не представили запрошенную информацию, передать для ее следующей сессии сведения об общем движении поездов по сети СМЖЛ в 2000 году.

d) Положения, касающиеся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях большой протяженности

Документация: TRANS/AC.9/2 и Add.1

29. Рабочая группа приняла к сведению доклад о первом совещании Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях. Она одобрила программу работы и круг ведения этой группы, которые были приняты на первом совещании, и подчеркнула важность своевременного завершения работы вышеупомянутой группы, результатом которой должно стать принятие Руководящих положений по безопасности в железнодорожных туннелях. Учитывая важность вопросов, связанных с безопасностью, для железнодорожных туннелей, Рабочая группа вновь заявила о своем намерении продолжать внимательно следить за этой деятельностью и предложила Специальной многопрофильной группе экспертов по безопасности в (железнодорожных) туннелях подготовить первый проект рекомендаций по безопасности в железнодорожных туннелях в течение 2003 года, а также просила секретариат вновь сообщить ей о работе в этой области на следующей сессии.

ПРОЕКТ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (ТЕЖ)

Документация: TRANS/SC.2/2002/13

30. Рабочая группа приняла к сведению годовой доклад ТЕЖ (TRANS/SC.2/2002/13), представленный Управляющим проектом ТЕЖ ООН. Она просила также проинформировать ее о новых изменениях на следующей сессии (см. также пункт 34).

СОГЛАСОВАНИЕ УСЛОВИЙ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗНЫХ ПРАВОВЫХ СИСТЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Документация: TRANS/SC.2/2002/10; TRANS/SC.2/2001/1

31. Рабочая группа рассмотрела информацию, представленную ОТИФ (TRANS/SC.2/2001/1 и TRANS/SC.2/2002/10), и, подчеркнув важность широкого и своевременного применения новой Конвенции КОТИФ, просила ОТИФ сообщить о ходе согласования условий, применяемых в рамках разных правовых систем, регулирующих железнодорожные перевозки, на ее сессии в 2004 году. Приняв к сведению информацию представителя ОСЖД о том, что его организация и ОТИФ в предварительном порядке согласовали общую позицию по определенным условиям, применяемым в рамках разных правовых систем, регулирующих железнодорожные перевозки, Рабочая группа просила ОСЖД передать окончательный документ с изложением такой общей позиции в секретариат, который после его получения проинформирует об этом Рабочую группу.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Документация: TRANS/SC.2/2002/5 и Add.1-4

32. Рабочая группа рассмотрела полученную информацию и, учитывая ее полезность для правительств стран-членов, просила секретариат вновь запросить у правительств, ЕК, МСЖД и ОСЖД для ее сессии в 2004 году информацию по следующим вопросам:

безопасность на железнодорожном транспорте;

экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями;

внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности для облегчения взаимодействия железнодорожного и других видов транспорта.

33. Приняв к сведению предложение секретариата, Рабочая группа решила рассмотреть на своей будущей сессии резюме ответов в виде таблицы.

ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ МЕСТООПРЕДЕЛЕНИЯ (ГПС) В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ

34. Рабочая группа с удовлетворением отметила i) сообщение министерства транспорта Чехии о проекте использования глобальной системы местоопределения (ГПС) для установления местонахождения поездов, ii) систему предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), разработанную ЮНКТАД и применяемую в настоящее время в ряде стран Африки и Азии, и iii) информацию сотрудника Института региональных исследований из Барселоны, Испания, о потенциальных возможностях картографирования на основе географической информационной системы (ГИС) для представления карты железнодорожных линий СМЖЛ и соответствующих данных. Рабочая группа также просила ЦУП ТЕЖ ознакомить ее на следующей сессии с накопленным опытом разработки и представления данных и карт ТЕЖ с использованием ГИС (см. пункт 30).

35. Подчеркнув потенциальные возможности картографирования с помощью ГИС для анализа и планирования транспортной политики, особенно с точки зрения развития транспортных коридоров, Рабочая группа просила Комитет по внутреннему транспорту рассмотреть вопрос о содействии внедрению методов картографирования с использованием ГИС для представления железнодорожной сети СМЖЛ.

36. Отметив с сожалением отсутствие делегата от представителя ЕС, которому было предложено представить информацию о потенциальных возможностях применения в железнодорожном секторе спутниковой радионавигационной системы "Галилео" ЕК, Рабочая группа просила Европейскую комиссию представить на следующей сессии самые свежие сведения о разработке и применении системы "Галилео". Она также поручила секретариату осуществить сбор информации о практическом опыте применения глобальных систем местоопределения в секторе железнодорожных грузовых перевозок и сообщить ей о полученных результатах на следующей сессии.

ПРИМЕНЕНИЕ ЛЕТНЕГО ВРЕМЕНИ

Документация: неофициальный документ № 1

37. Для того чтобы продолжать отслеживание ситуации в связи с применением летнего времени, Рабочая группа просила правительства передавать в секретариат информацию по данному вопросу только в том случае, если будут внесены какие-либо изменения, касающиеся директивы 2000/84 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), либо в том случае, если они не соблюдают эту директиву. Впоследствии секретариат подготовит обновленное резюме для рассмотрения Рабочей группой.

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2003-2007 ГОДЫ

Документация: TRANS/SC.2/2002/2

38. Отметив необходимость сбора более полных данных и транспортного экономического анализа работы железнодорожного сектора в контексте общего развития транспорта в странах-членах, Рабочая группа вновь обратилась к правительствам и международным организациям с просьбой ответить на вопросник секретариата "Изучение положения на железных дорогах в странах-членах", который по решению Рабочей группы, принятому на ее пятьдесят пятой сессии, будет распространен в 2003 году и результаты которого будут представлены на следующей сессии (см. также TRANS/SC.2/196, пункт 16.).

39. Рабочая группа утвердила проект своей программы работы, который приводится в приложении 2 к настоящему докладу.

РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

40. По итогам специального неофициального совещания по распределению пропускной способности инфраструктуры, состоявшегося в Женеве в апреле 2002 года, 18 октября 2002 года для участников сессии Рабочей группы было организовано Рабочее совещание по вопросам распределения пропускной способности международной железнодорожной инфраструктуры (см. пункт 11). С сообщениями на этом рабочем совещании, на котором выступили представители Европейского форума железнодорожных компаний (ФТЕ) и Управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ), обсуждались следующие темы: i) что представляет собой пропускная способность железнодорожной инфраструктуры? ii) распределение железнодорожных маршрутов: последствия установления приоритетов и преимущества гибкого подхода, iii) согласование предельных сроков для систематизации и распределения маршрутов движения поездов, iv) система цен для распределения маршрутов движения поездов и v) технические и оперативные аспекты эксплуатационной совместимости.

41. С учетом того, что в директиве ЕК 2001/14/ЕС определена правовая основа для международного сотрудничества управляющих инфраструктурой, отмечалось, что составлением международных графиков движения и распределения пропускной способности занимается непосредственно ФТЕ. По мере сокращения и удорожания пропускных мощностей железнодорожной инфраструктуры управляющие инфраструктурой играют все более важную роль в распределении маршрутов движения поездов.

42. Для планирования различных видов сообщения (регулярные, дальние, международные, пассажирские и грузовые перевозки) управляющие пропускными мощностями должны принимать во внимание различные приоритеты, определяемые с учетом различного национального законодательства и международных транспортных потребностей. В зависимости от этих приоритетов были установлены общие принципы ранжирования, в соответствии с которыми: регулярные пассажирские поезда обычно обслуживаются в первую очередь, пассажирские поезда имеют приоритет перед товарными поездами, регулярные поезда, включенные в расписание, обслуживаются в первоочередном порядке по сравнению с чартерными поездами и регулярные системные перевозки по расписанию преобладают над всеми другими видами сообщения. Для удовлетворения спроса на ограниченные пропускные мощности и обеспечения

определенной гибкости при планировании управляющие пропускной способностью обязаны заблаговременно знать потребности транспортных операторов в международных и национальных перевозках.

43. Что касается выделения дополнительных пропускных мощностей для грузовых перевозок и более интенсивного использования грузового железнодорожного транспорта, то, по мнению управляющих инфраструктурой, имеются определенные потенциальные возможности, позволяющие создать высококачественные маршруты движения железнодорожных поездов, переориентировать отдельные железнодорожные линии на грузовое сообщение и группировать разные категории поездов, движущихся с одинаковой скоростью. Поскольку во многих европейских странах строительство новой инфраструктуры представляется маловероятным, по всей видимости, наиболее жизнеспособным решением является оптимизация использования существующих линий посредством более эффективной координации работы управляющих инфраструктурой и операторов поездов.

44. В связи с вопросом о ценообразовании и взимании платы за пользование инфраструктурой было отмечено, что на данный момент никаких согласованных на международном уровне правил (кроме директивы 2001/14/ЕС) не существует. Поскольку в каждой стране применяются свои национальные правила, для удовлетворения потребностей в международных перевозках нужно создать транспарентную и нейтральную систему. В целях покрытия расходов на инфраструктуру многие страны применяют принцип предельных общественных издержек. Для того чтобы отвечать национальным требованиям, все системы взимания платы учитывают национальные потребности в покрытии расходов, которые варьируются в пределах от 1% до 70% от покрываемого объема. Для повышения эффективности управления железнодорожными активами в системе установления платы за доступ должна приниматься во внимание имеющаяся пропускная способность и соответствующим образом должна быть отражена сложившаяся ситуация. Если пропускная способность железнодорожной линии достигла предела, то систему ценообразования следует адаптировать к существующим потребностям и ориентировать на создание новой инфраструктуры. Кроме того, в системе ценообразования может учитываться спрос, который может быть увязан с географическим положением данной линии, временем дня, скоростью движения (высокоскоростное и обычное) и типом сообщения (пригородное, междугородное и т.д.).

45. Заслушав информацию, касающуюся принципов, методов распределения пропускной способности инфраструктуры на международном уровне, нынешнего положения дел в этой области, принципов ценообразования, необходимости дальнейшего согласования этого процесса на европейском уровне, а также технических и оперативных

аспектов эксплуатационной совместимости, включая соответствующую деятельность ОСЖД, Рабочая группа решила сохранить вопрос о пропускной способности инфраструктуры и о различных аспектах этой проблемы в повестке дня своих будущих сессий.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

46. Отметив быстрые изменения в железнодорожном секторе и появление новых участников экономической деятельности, таких как, например, Европейская ассоциация по железнодорожным грузовым перевозками и Ассоциация частных пользователей вагонов, Рабочая группа просила секретариат предложить этим и другим соответствующим организациям принимать участие в ее будущих сессиях.

a) Сроки проведения следующей сессии Рабочей группы

47. Рабочая группа в предварительном порядке решила провести свою пятьдесят седьмую сессию 21-23 октября 2003 года.

b) Распространение документов

48. Было отмечено также, что в Интернете имеется вебсайт WP.5, который находится по адресу: <http://www.unecse.org/trans/main.wp5/wp5.html>. На этом вебсайте содержатся доклады, повестки дня предстоящих сессий, основные публикации и рабочие документы. Для облегчения и ускорения процесса опубликования секретариатом рабочих документов для сессий WP.5 делегатам предлагается по возможности представлять свои предложения для сессии WP.5 не только по почте (с использованием факсимильной связи), но также по электронной почте: helmut.lehmacher@unecse.org или miodrag.pesut@unecse.org.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

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

50. Решения, принятые Рабочей группой в ходе сессии, содержатся в следующих пунктах настоящего доклада: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 45, 46 и 47.

Приложение 1

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

Поправки к приложению I к СМЖЛ, принятые на пятьдесят шестой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту

Предложение Словении:

ПЕРЕЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ:

I. Нумерация линий европейской железнодорожной сети

Север-Юг

Е 69 Будапешт - Секешфехервар - Боба - Ходош - Мурска-Собота – _____ - Ормож -
Муракерестур- (Коториба-) - Чаковец - Средишче

Прагерско - Зидани Мост - Любляна - Дивача - Копер

II. Нумерация железнодорожных линий национального значения

Венгрия

Е-69 Будапешт - Секешфехервар - Боба - Ходош
Муракерестур- (Коториба-)

Словения

Е-69 Ходош-Мурска Собота - Ормож - Прагерско - Зидани Мост - Любляна - Дивача - Копер
(Чаковец) - Средишче

Непосредственно заинтересованные страны: Хорватия¹, Венгрия¹, Словения¹

¹ Непосредственно заинтересованные страны, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения СМЖЛ.

Приложение 2

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2003-2007 ГОДЫ

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.
(2003 год) Очередность: 1

- b) Рассмотрение воздействия методов интермодальных перевозок, особенно тех из них, которые связаны с капиталовложениями, а также согласование параметров подвижного состава и скорости движения по железным дорогам в целях облегчения работы по внедрению этих методов в систему железнодорожного транспорта и обеспечения общей эксплуатационной совместимости.

Ожидаемый результат: доклад о капиталовложениях в железнодорожную инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав в странах-членах.
(2003 год) Очередность: 2

- 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 рамках 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.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- e) Проведение периодических обследований пассажирских и грузовых перевозок на различных участках линий сети СМЖЛ для обеспечения поддержки процесса транспортного планирования; третье обследование основано на данных за 2000 год.
Ожидаемый результат: доклад об общем объеме движения поездов по сети СМЖЛ в 2000 году. (2003 год) Проведение в 2005 году обследования движения по железнодорожным линиям.
Очередность: 2
- f) Рассмотрение вопросов, касающихся обеспечения безопасности в железнодорожных туннелях.
Ожидаемый результат: доклад о текущем положении и перспективах разработки новых стандартов. (2003 год)
Очередность: 2
- g) Рассмотрение изменений в связи с новыми железнодорожными инициативами, касающимися евро-азиатских транспортных соединений (например, организация демонстрационных рейсов поездов)
Ожидаемый результат: доклад о текущих и новых инициативах.
(2003 год)
Очередность: 2

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

Пояснение: В рамках ЕЭК ООН страны 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: 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

- 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, используемыми 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.

(2003 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. (2003 год) Очередность: 3
- 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. (2003 год) Очередность: 1

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ 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. (2003 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 разных правовых систем в международных железнодорожных перевозках. (2004 год) Очередность: 3
-