



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 24–26 ноября 2014 года

**Доклад Рабочей группы по железнодорожному
транспорту о работе ее шестьдесят восьмой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–6	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7	3
III. Рабочее совещание на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?" (пункт 2 повестки дня)	8–9	4
IV. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (Соглашение СМЖЛ) (пункт 3 повестки дня)	10–19	4
A. Статус Соглашения СМЖЛ и принятых предложений по поправкам	10–11	4
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СМЖЛ)	12–14	5
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	15–19	5
V. Железнодорожная безопасность (пункт 4 повестки дня)	20–26	6
VI. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 5 повестки дня)	27–29	8
VII. Проект Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (пункт 6 повестки дня)	30–33	8
VIII. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частное партнерство (пункт 7 повестки дня)	34–35	10

GE.15-01538 (R) 220415 230415



* 1 5 0 1 5 3 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



IX.	Генеральный план для высокоскоростных поездов (пункт 8 повестки дня)	36–37	10
X.	К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 9 повестки дня)	38–43	11
XI.	Новая конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (пункт 10 повестки дня).....	44–46	12
XII.	Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 11 повестки дня).....	47–48	12
XIII.	Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 12 повестки дня).....	49–52	13
XIV.	Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 13 повестки дня).....	53–62	14
	A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним	53–55	14
	B. Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента ForFITS ЕЭК ООН.....	56–59	14
	C. Отработавшие газы дизельных двигателей	60–62	15
XV.	Реформа на железнодорожном транспорте (пункт 14 повестки дня).....	63–67	16
XVI.	Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 15 повестки дня)	68–75	17
	A. Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок	68–71	17
	B. Согласование технических требований разных железнодорожных систем	72–75	18
XVII.	Обзор железнодорожного транспорта (пункт 16 повестки дня)	76–77	18
XVIII.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 17 повестки дня)	78–82	19
XIX.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 18 повестки дня)	83	20
XX.	Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 19 повестки дня)	84–85	20
XXI.	Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 20 повестки дня).....	86–88	20
XXII.	План работы на 2014–2018 годы (пункт 21 повестки дня).....	89–90	21
XXIII.	Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)	91	22
XXIV.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 23 повестки дня).....	92	22
XXV.	Утверждение решений (пункт 24 повестки дня)	93	23
Приложение			
	Рабочее совещание на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?"		24

I. Участники

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свою шестьдесят восьмую сессию 24–26 ноября 2014 года в Женеве.
2. В работе этой сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Израиля, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК ООН в работе сессии участвовали также представители Египта, Туниса и Японии. На сессии присутствовал представитель Европейского союза (ГД МОТР).
3. На сессии были представлены Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральное управление проекта ТЕЖ ЕЭК ООН.
4. Были представлены следующие неправительственные организации: "Организация по сотрудничеству полиции и служб безопасности железных дорог" (КОЛПОФЕР), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата на сессии присутствовали представители следующих организаций и отраслевых групп: "КМС Камерон Маккенна ЛЛП", "Дойче бан АГ", проекта "ЕвроМед" в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта, международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" (ККТП), АО "ПЛАСКЕ", Института международных транспортных коммуникаций, Московского государственного университета путей сообщения.
6. В соответствии с решением, принятым на шестьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.2/220, пункт 85), функции Председателя сессии исполнял г-н К. Кулеша (Польша), а функции заместителя Председателя – г-н Х. Грот (Нидерланды).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)¹

Документация: ECE/TRANS/SC.2/221

7. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/221).

¹ Все неофициальные документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем веб-сайте: www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations_68.html, www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_68.html.

III. Рабочее совещание на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?" (пункт 2 повестки дня)²

Документация: неофициальный документ № 1 (2014 год)

8. На второй день работы сессии (25 ноября 2014 года) состоялось рабочее совещание на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?". Участники этого рабочего совещания подвели итоги инициативам правительств, железнодорожных предприятий и международных организаций в области повышения конкурентоспособности железных дорог. Главная цель рабочего совещания состояла в том, чтобы собрать вместе всех специалистов, принимающих решения, всех лиц, ответственных за разработку политики, и экспертов в области управления железными дорогами и развития железнодорожного транспорта для обмена опытом, обсуждения проблем и новых тенденций и согласования возможных будущих мероприятий и совместных действий.

9. Выводы и рекомендации Рабочего совещания изложены в приложении к настоящему докладу.

IV. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (Соглашение СМЖЛ) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Соглашения СМЖЛ и принятых предложений по поправкам

10. В настоящее время участниками Соглашения СМЖЛ являются 27 Договаривающихся сторон³. Подробная информация о Соглашении СМЖЛ, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/63/Rev.1), карту сети СМЖЛ, перечень минимальных стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеется на веб-сайте Рабочей группы⁴.

11. Рабочая группа приняла к сведению усилия секретариата, направленные на увеличение числа Договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ, в частности участие в Международной конференции высокого уровня, посвященной роли транспортно-транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества, стабильности и устойчивого развития, которая состоялась в Ашхабаде, Туркменистан, 3 и 4 сентября 2014 года, и в региональном политическом диалоге по укреплению транспортного сообщения в странах Южной Азии, проведенного в Нью-Дели, Индия, 19 и 20 ноября 2014 года.

² Все материалы, представленные на этом рабочем совещании, имеются на следующем веб-сайте: www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2014_railways_competitiveness.html.

³ Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория и Чешская Республика.

⁴ www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html.

В. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СМЖЛ)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2009/1

12. Рабочая группа напомнила, что на своей последней сессии она поручила секретариату еще раз связаться со всеми заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами по вопросу о предложениях по поправкам, затрагивающим Германию, Данию и Швецию (ECE/TRANS/WP.24/2009/4), с целью завершения необходимого процесса консультаций до принятия предлагаемых поправок.

13. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он направил всем заинтересованным государствам и Договаривающимся сторонам (июль 2014 года) письма с просьбой рассмотреть и утвердить предлагаемые поправки для их включения в Соглашение СЛКП.

14. Рабочая группа и Административный комитет Соглашения СЛКП приняли к сведению усилия секретариата по установлению контактов с заинтересованными государствами и Договаривающимися сторонами в связи с предложениями по поправкам. Они решили, что, прежде чем принимать какое-либо решение относительно предложений по поправкам, следует дождаться ответов от этих стран. С учетом того, что с момента представления первого предложения по поправкам прошло много времени, Рабочая группа решила обсудить пути достижения прогресса по этим поправкам на своей следующей сессии, даже если никакой дополнительной информации представлено не будет.

С. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/1–ECE/TRANS/WP.24/2014/1,
ECE/TRANS/SC.2/2010/1, ECE/TRANS/SC.2/216,
ECE/TRANS/SC.2/2012/1, ECE/TRANS/SC.2/218

15. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимые в Европейском союзе, в целом соответствуют существующим минимальным техническим характеристикам СМЖЛ и СЛКП.

16. Рабочая группа признала, что область применения ТТЭС, которые являются обязательными в Европейском союзе для новосоздаваемой инфраструктуры, в значительной степени выходит за рамки целей и минимальных требований, закрепленных в общеевропейских соглашениях СМЖЛ и СЛКП. Поэтому нет никакой необходимости переносить в эти соглашения дополнительную подробную информацию.

17. Рабочая группа напомнила о прошлогоднем решении относительно подготовленной секретариатом справочной записки с обзором технических характеристик железнодорожных сетей СМЖЛ и СЛКП. Рабочая группа также напомнила о том, что поручила секретариату подготовить предложения по поправкам к Соглашению СМЖЛ, которые обеспечивали бы согласование нынешних параметров технической инфраструктуры, предусмотренных в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, с соответствующими ТТЭС, применимыми в ЕС, с учетом задачи по закреплению минимальных требований в обоих соглашениях.

18. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что в сотрудничестве с секретариатом WP.24 и Европейским железнодорожным агентством он подготовил документ ECE/TRANS/SC.2/2014/1–ECE/TRANS/WP.24/2014/1, содержащий предложения по поправкам к возможным новым минимальным требованиям к инфраструктуре и эксплуатационным характеристикам для включения в приложение II к Соглашению СМЖЛ.

19. Рабочая группа и Административный комитет Соглашения СМЖЛ решили отложить принятие решения по предложениям о внесении поправок в Соглашение СМЖЛ, основанным на официальном документе ECE/TRANS/WP.24/2014/1–ECE/TRANS/SC.2/2014/1, подготовленном секретариатом и Европейским железнодорожным агентством. Они поручили секретариату пересмотреть предложенные поправки с учетом замечаний, поступивших от Российской Федерации и ОСЖД, и представить их на рассмотрение Рабочей группы на ее следующей сессии. Рабочая группа просила Российскую Федерацию и ОСЖД передать их предложения в секретариат.

V. Железнодорожная безопасность (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/2

20. Представитель Международной рабочей группы по безопасности наземного транспорта (МРГБНТ) и руководитель Отдела международной политики железнодорожной безопасности при Управлении безопасности на транспорте Соединенного Королевства г-н А. Кук охарактеризовал электронный инструментальный SMARToolbox по мерам безопасности на транспорте и соответствующим ресурсам. SMARToolbox является легкодоступным ресурсом глобального информирования по вопросам безопасности, который предназначен для специалистов в области наземного транспорта и включает простую в использовании базу данных о мерах безопасности с возможностями поиска. Он включает также дополнительные ресурсы, обеспечивающие функцию самооценки, руководство по использованию программы обеспечения безопасности, внешние ссылки и загружаемое программное обеспечение для локальной версии SMARToolbox.

21. Концепция этого инструментария была задумана МРГБНТ и разработана Администрацией по безопасности на транспорте (АБТ) США. В настоящее время в нем содержится информация о более чем 350 мерах безопасности, которые поддаются поиску на основе использования комбинации фильтров, включая режим, тип пользователя, вид основного средства, фазу, вид нападения. Информация об этих мерах безопасности была предоставлена группой МРГБНТ и другими международными организациями по безопасности при содействии АБТ. Этот инструментарий предназначен для использования правительствами и транспортными операторами. Кроме того, пользователи могут редактировать и удалять сведения о мерах безопасности из своей локальной копии или рекомендовать внесение изменений.

22. Рассмотрев наиболее эффективные пути распространения SMARToolbox, МРГБНТ будет приветствовать использование его членами ЕЭК ООН при условии подтверждения его источника. Использованию этого инструмента государствами – членами ЕЭК способствовало бы его размещение на веб-платформе ЕЭК по железнодорожной безопасности. Рабочая группа одобрила сотрудничество с МРГБНТ в области железнодорожной безопасности и дальнейшего рас-

пространения SMARToolbox, особенно в контексте веб-платформы ЕЭК по железнодорожной безопасности.

23. Начальник отдела по вопросам безопасности МСЖД г-н Ж. Койяр представил Справочник МСЖД по безопасности высокоскоростного движения. Справочник по безопасности высокоскоростного движения был подготовлен отделами пассажирских/высокоскоростных перевозок железнодорожных компаний на основе опыта их специалистов по вопросам безопасности при участии МСЖД. Он соответствует традиционным железнодорожным системам и существует в двух вариантах: один для ограниченного и второй для общего пользования.

24. Рабочая группа была также проинформирована секретариатом о документе ECE/TRANS/SC.2/2014/2, содержащем предложение о формировании электронного пространства в интересах железнодорожной безопасности. Электронное пространство в интересах железнодорожной безопасности станет передовой веб-платформой, действующей в качестве международного информационного портала по вопросам железнодорожной безопасности, и заинтересованные стороны будут иметь возможность:

- a) распространять практические знания и оптимальный опыт;
- b) обмениваться информацией о проектах и других инициативах/предложениях;
- c) искать варианты сотрудничества по конкретным проектам/задачам/аналитическим и научным исследованиям в области железнодорожной безопасности, согласованным в ходе сессий SC.2 и посвященным таким направлениям деятельности, как разработка определений.

25. Заинтересованными сторонами выступят представители правительственных органов и железнодорожных предприятий, специализирующихся на железнодорожной безопасности, а также представители международных правительственных и неправительственных организаций, имеющих отношение к железнодорожной безопасности. Доступ этих заинтересованных сторон к данной платформе будет ограничен, и правительствам, железнодорожным предприятиям и международным организациям необходимо будет проинформировать секретариат о своем контактном лице. Будет создан форум для обмена информацией, размещения вопросов и ответов, а также запросов о новых предложениях либо о поиске партнеров, вариантов сотрудничества и т.д. Каждая организация и железнодорожное предприятие должны будут отвечать за обновление и уточнение информации, размещенной на информационном портале. Секретариат будет решать административные вопросы, связанные с работой этой веб-платформы, включая вопросы, касающиеся имен пользователей и паролей, создания новых страниц в том случае, если изъявят желание участвовать новые организации/железнодорожные предприятия и т.д.

26. Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные уважаемыми ораторами и секретариатом. Рабочая группа решила принять предложение секретариата о путях разработки веб-платформы для железнодорожной безопасности и просила секретариат проинформировать Рабочую группу о любых изменениях в этом вопросе на ее следующей сессии.

VI. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/22

27. Рабочая группа напомнила, что на своей восьмой сессии (9 сентября 2013 года) Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям одобрила план своей работы, в котором определены ее цели и направления деятельности. В план работы включен также примерный график завершения их реализации до конца 2015 года (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). В течение последующих двух лет Группа экспертов, главным образом, будет:

а) анализировать, рекламировать и представлять международным финансовым учреждениям (МФУ) и другим донорам проекты из перечня высокоприоритетных проектов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и их технико-экономические обоснования или другие соответствующие исследования в целях облегчения устойчивого долгосрочного финансирования этих проектов;

б) определять потоки грузов (количества и типы), которые могут перевозиться по девяти евро-азиатским железнодорожным и автомобильным маршрутам;

в) облегчать координацию комплексных графиков движения и тарифов для девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов;

г) содействовать использованию евро-азиатских наземных транспортных маршрутов и развитию комплексной стратегии маркетинга;

д) обновлять и совершенствовать прикладную программу для географических и информационных систем (ГИС).

28. В 2014 году проект по ЕАТС, как и ранее, служил платформой для сотрудничества между странами, участвующими в проекте, обеспечивая при этом скоординированное развитие евро-азиатских наземных транспортных связей. Группа экспертов по ЕАТС провела в 2014 году три совещания (в феврале, мае и октябре) и достигла прогресса в области обеспечения функционирования приоритетных маршрутов, анализа физических и нефизических барьеров в международных наземных перевозках между Европой и Азией и других элементов программы работы на этапе III проекта ЕАТС.

29. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о проекте ЕАТС и просила секретариат проинформировать Рабочую группу о любых изменениях в этой области на ее следующей сессии.

VII. Проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/3

30. Заместитель управляющего проекта ТЕЖ г-н А. Циммер кратко сообщил о деятельности, осуществлявшейся в рамках проекта ТЕЖ в 2013–2014 годах.

31. Новые руководители проекта ТЕЖ, г-н Г.И. Бессонов и г-н А.К. Циммер, избранные на сессиях Руководящего комитета в 2013 году, приступили к исполнению своих обязанностей 1 января 2014 года. В числе первых задач новому руководству предстояло представить программу работы на 2014–2015 годы и

принять соответствующую смету расходов. Основными задачами на 2014 год были:

- a) содействие реализации проекта ТЕЖ;
- b) информирование о проекте ТЕЖ и повышение его привлекательности;
- c) интеграция ТЕЖ в общеевропейскую транспортную систему;
- d) разработка методологии составления генерального плана для высокоскоростных поездов;
- e) рассмотрение вопросов безопасности на железнодорожных переездах.

32. Деятельность в рамках проекта ТЕЖ в 2014 году включала:

a) работу над новыми перспективами ТЕЖ и соответствующей стратегией в целях поиска новых подходов и разработки уникальной концепции современного и высокоэффективного международного проекта;

b) сотрудничество с проектом по ЕАТС в целях анализа ожидаемых грузо- и пассажиропотоков между Европой и Азией и создания возможностей для подготовки к моделированию транспортных перевозок, с тем чтобы в ближайшем будущем расширить долю рынка железнодорожных перевозок;

c) сотрудничество с Группой экспертов по единому железнодорожному праву (ГЭЕЖП) в рамках проекта, направленного на ускоренное формирование единой евро-азиатской зоны железнодорожных перевозок в качестве основного средства повышения доступности железнодорожных перевозок для клиентов;

d) сотрудничество с Группой экспертов по безопасности на железнодорожных переездах: с учетом численности пострадавших на железнодорожных переездах в странах-участницах приоритетной задачей является поиск эффективного и экономичного решения этой проблемы. В Австрии вскоре будет апробировано новое решение в области безопасности на железнодорожных переездах, основанное на использовании интеллектуальных транспортных систем (ИТС);

e) сотрудничество с Европейской сетью обмена передовым опытом в области железнодорожных исследований (EURNEX) в целях поиска общего подхода к использованию разработанного в Европейском союзе (ЕС) механизма финансирования деятельности в области научных исследований, развития и образования в интересах железнодорожных компаний (например, в рамках проектов "Смартрейл" (Smartrail), "Шифттурейл" (Shift2Rail));

f) запланированное посещение Беларуси, Венгрии, Германии, Греции и Италии, с тем чтобы настоятельно рекомендовать этим странам присоединиться к участию в проекте ТЕЖ.

33. Рабочая группа приняла к сведению представленную руководителями проекта ТЕЖ информацию о деятельности в рамках проекта ТЕЖ и просила их информировать Рабочую группу о любых изменениях в этой области на ее следующей сессии.

VIII. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частное партнерство (пункт 7 повестки дня)

34. Представитель "КМС Камерон Маккенна ЛЛП", а также руководитель проекта ЕЭК по стандартам ГЧП для железных дорог г-н Дж. Беккитт представили различные железнодорожные схемы и модели ГЧП. В ходе их выступления был проиллюстрирован ряд тематических исследований, в которых ГЧП были использованы в качестве инструмента финансирования железнодорожных проектов. Ораторы уделили внимание основным извлеченным урокам. На этой сессии обсуждалось также предложение по стандарту ЕЭК ООН в области оптимальной практики управления программами государственно-частного партнерства (ГЧП) в железнодорожном секторе. Цель проекта будет заключаться в подготовке стандартов на структурированный шаблон для разработки железнодорожных схем, рекомендуемого общего подхода к распределению рисков и типовых форм контрактов на основе оптимальной международной практики.

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную г-ном Беккиттом информацию о центре передового опыта ЕЭК ООН по ГЧП в области железных дорог и:

а) о возможностях взаимодействия между центром передового опыта и Рабочей группой; а также

б) о размещении на веб-сайте Рабочей группы онлайн-инструмента для оценки финансирования проектов железнодорожной инфраструктуры в рамках схем ГЧП. Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ, посвященный вышеупомянутым вопросам, для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии.

IX. Генеральный план для высокоскоростных поездов (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/4

36. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о пересмотренной методологии разработки генерального плана для высокоскоростных поездов (ECE/TRANS/SC.2/2014/4). Пересмотр методологии был подготовлен в сотрудничестве с проектом ТЕЖ, с которым проводились консультации с целью разработки общей методологии составления генерального плана для высокоскоростных поездов в регионах ЕЭК и ТЕЖ. Пересмотренная методология включает, среди прочего, разработку соответствующего инструментария, который даст дополнительные преимущества правительствам, а также поможет им установить приоритеты в выборе коридоров для создания высокоскоростных линий и оценить рентабельность каждого варианта.

37. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом и консультантом управляющего проекта ТЕЖ информацию о разработке генерального плана для высокоскоростных поездов и одобрила пересмотренную методологию, подготовленную и представленную секретариатом. Она поручила секретариату и проекту ТЕЖ проинформировать Рабочую группу о любых изменениях в этой области на ее следующей сессии.

Х. К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/10

38. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о работе Группы экспертов по единому железнодорожному праву. Группа экспертов провела свои седьмую, восьмую и девятую сессии 3 и 4 апреля, 10 и 11 июля и 30 и 31 октября 2014 года соответственно. Кроме того, 29 сентября 2014 года состоялось неофициальное совещание "помощников председателя" Группы экспертов.

39. Рабочая группа отметила значительную работу, которая была проделана по анализу существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений. Группа экспертов рассмотрела существующие международные договоренности и правовые документы, охватывающие все виды транспорта, на основе подробной схемы, представленной секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4), для определения элементов и механизмов, а также примеров оптимальной практики, которые, возможно, актуальны для создания единого режима железнодорожных перевозок.

40. Кроме того, секретариат подготовил документ, послуживший основой для обсуждения на всех сессиях Группы экспертов в 2014 году. В этом документе содержится сопоставление соответствующих положений КОТИФ/ЦИМ (колонка 1) и СМГС (колонка 2). Эти правовые положения были также кратко оценены в контексте таких других международных правовых документов, как КДПГ и Монреальская конвенция (колонка 3). В этом документе также содержатся проект формулировки согласованных правовых положений (колонка 4) и другие элементы, которые могут быть включены в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. Эксперты рассмотрели документ и внесли в него поправки, с тем чтобы его положения отражали интересы всех заинтересованных сторон.

41. Рабочая группа отметила, что для завершения разработки положений этого нового правового документа остается выполнить три основные задачи, а именно: 1) существенная проработка формулировок и урегулирование открытых вопросов; 2) шлифовка текста на трех языках (английском, русском и французском); и 3) принятие решения относительно надлежащей системы управления для единого железнодорожного права.

42. Рабочая группа также отметила потребность в организации Группой экспертов совещаний в период после истечения срока действия мандата Группы экспертов до предстоящей семьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы сохранить набранный темп. Рабочая группа решила просить Бюро КВТ утвердить в исключительном порядке, не дожидаясь утверждения со стороны КВТ, продление мандата Группы экспертов еще на один год. Председатель Комитета по внутреннему транспорту г-н Е. Кленевски участвовал в работе этой сессии и решил озвучить эту просьбу на заседании Бюро и добиться поддержки с учетом важности фактора времени для этой Группы экспертов.

43. Рабочая группа приняла к сведению безупречную работу, проделанную Группой экспертов по единому железнодорожному праву, и поблагодарила экспертов за их приверженность выполнению этой нелегкой задачи. Рабочая группа приняла к сведению, что для завершения работы по унификации международного железнодорожного права потребуется больше времени. Остается скорректировать формулировки как по существу, так и лингвистически на трех языках (английском, русском и французском), а также принять решение относительно надлежашей системы управления для единого железнодорожного права. Поэтому была сформулирована просьба о продлении мандата Группы экспертов еще на один год. Рабочая группа поручила секретариату передать эту просьбу Бюро Комитета по внутреннему транспорту на его следующей сессии и Комитету по внутреннему транспорту на следующей сессии для утверждения.

XI. Новая конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (пункт 10 повестки дня)

44. Рабочая группа приняла к сведению представленную ОСЖД информацию о разработке новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.

45. В Комитете ОСЖД под эгидой ЕЭК ООН состоялось совещание неофициальной группы экспертов по новой конвенции. Представители Российской Федерации сообщили о разработке новой конвенции, а также о ходе работы по облегчению процедур пересечения границ, существующей правовой базе и возможной структуре и содержании нового правового документа. Было решено подготовить на данном этапе концептуальную записку о новом правовом документе. Участники согласились с необходимостью избегать коллизий с существующими правовыми соглашениями. Участники предложили проводить будущие совещания неофициальной группы экспертов под эгидой ЕЭК ООН, с тем чтобы подготовить проект нового правового документа и обеспечить участие представителей ЭСКАТО, ЕС, ОТИФ и таможенных органов. Участники согласились провести два совещания неофициальной группы экспертов в 2015 году – в феврале и сентябре.

46. Рабочая группа приняла к сведению представленные Комитетом ОСЖД изменения и проделанную работу в области разработки новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, а также информацию об организации двух совещаний в течение 2015 года и просила Комитет информировать Рабочую группу о любых дальнейших изменениях на ее следующей сессии.

XII. Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 11 повестки дня)

Документация: публикация ЕЭК ООН "Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности" (2012 год)

47. Агташе по транспорту из Постоянного представительства Бельгии при Отделении Организации Объединенных Наций и специализированных учреждениях в Женеве г-н К. Шоккэрт проинформировал Рабочую группу об орга-

низованном совместно ЕЭК ООН и Бельгией рабочем совещании по интеллектуальным транспортным системам на тему: "На пути к новой культуре перевозок: технологические инновации для безопасной, эффективной и устойчивой мобильности", которое было проведено в Брюсселе 17 и 18 ноября. На этом рабочем совещании собрались специалисты по ИТС, обсудившие вопрос о том, каким образом инновации, базирующиеся на информационно-коммуникационных технологиях, могут содействовать формированию такой культуры вождения и перевозок, которая способствовала бы безопасной, эффективной и устойчивой мобильности. Это рабочее совещание является одним из 20 направлений глобальных действий, указанных в "дорожной карте" ЕЭК ООН по стимулированию ИТС.

48. Рабочая группа приняла к сведению информацию об организованном совместно Бельгией и Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН рабочем совещании по интеллектуальным транспортным системам на тему: "На пути к новой культуре перевозок: технологические инновации для безопасной, эффективной и устойчивой мобильности", и поручила секретариату проинформировать Рабочую группу на ее следующей сессии о любых новых изменениях в области ИТС.

XIII. Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2014/6

49. Рабочая группа отметила, что на ее последней сессии она была проинформирована секретариатом о том, что правительства представили множество замечаний по расчету показателей производительности на железнодорожном транспорте и его эффективности. Эти замечания касаются, главным образом, необходимости дальнейшего рассмотрения этих показателей, переоценки их стабильности, принятия четких определений и установления общих согласованных целей, касающихся их толкования.

50. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к своей следующей сессии официальный документ, содержащий показатели производительности на железнодорожном транспорте, пересмотренные и доработанные на основе замечаний правительств, для рассмотрения и одобрения Рабочей группой.

51. Секретариат представил Рабочей группе документ ЕЭК/TRANS/SC.2/2014/6, содержащий показатели производительности на железнодорожном транспорте, пересмотренные и доработанные на основе замечаний правительств, для рассмотрения Рабочей группой.

52. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о показателях производительности на железнодорожном транспорте, пересмотренных и доработанных на основе замечаний правительств. До утверждения пересмотренных показателей производительности на железнодорожном транспорте Рабочая группа решила дождаться замечаний и комментариев от национальных экспертов и Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6). Она поручила секретариату представить информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XIV. Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 13 повестки дня)

A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним

Документация: публикация ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним

53. Секретариат проинформировал Рабочую группу о публикации ЕЭК ООН по вопросу о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. Эта публикация была представлена в декабре 2013 года и распространена среди всех экспертов и участников Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.

54. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению круг ведения для продолжения работы этой Группы экспертов. Круг ведения включает следующие директивы:

а) определение и создание, по возможности, перечней транспортных сетей в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), подверженных изменению климата;

б) применение/разработка моделей, методологий, инструментов и передового опыта с целью решения проблемы потенциальных чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК ООН при различных сценариях изменения климата;

в) выявление и анализ тематических исследований с уделением основного внимания потенциальным экономическим, социальным и экологическим последствиям воздействия изменения климата и анализ затрат/выгод вариантов адаптации.

55. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о продолжении работы Группы экспертов, о публикации по вопросу о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и о замене наименования Группы экспертов на Группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Рабочая группа также рассмотрела содержащиеся в плане работы Группы экспертов предложения по вопросам, относящимся к железнодорожному транспорту. Рабочая группа поручила секретариату проинформировать Рабочую группу на следующей сессии об изменениях в вопросах адаптации и железных дорог.

B. Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента ForFITS ЕЭК ООН

56. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в 2013–2014 годах в рамках проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), который первоначально финансировался по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) до конца 2013 года.

57. Устойчивое развитие транспорта можно оценить в рамках ForFITS с помощью моделирования стратегий "Недопущения–Изменения–Улучшения" с учетом ожидаемого изменения соответствующих макроэкономических показателей. С инструментом ForFITS можно ознакомиться в Интернете, где также размещено руководство для пользователей, охватывающее всю необходимую информацию по вопросу о том, как использовать ForFITS, и содержащее практические примеры для облегчения процесса самостоятельного изучения.

58. На заключительном этапе осуществления проекта СРООН были организованы региональные и национальные семинары по вопросам укрепления потенциала. Их цель заключалась в повышении осведомленности в отношении выбросов CO₂ на внутреннем транспорте, а также в предоставлении информации об инструменте ForFITS. По мере возможности региональные и национальные семинары-практикумы проводились в увязке с началом осуществления экспериментальных проектов. В ходе экспериментального этапа инструмент ForFITS был апробирован в следующих семи странах, представляющих все пять регионов Организации Объединенных Наций: Венгрии, Таиланде, Тунисе, Франции, Черногории, Чили и Эфиопии.

59. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию по инструменту ForFITS и вновь заявила о своей поддержке дальнейшей разработки этого инструмента. Рабочая группа поручила секретариату представить на ее следующей сессии информацию о любых изменениях в этой области.

С. Отработавшие газы дизельных двигателей

Документация: публикация ЕЭК ООН "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность"

60. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о дискуссионном документе "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность", который был подготовлен секретариатом.

61. Цель этого дискуссионного документа заключается в следующем:

- a) представление сбалансированной точки зрения в связи с продолжающимися спорами вокруг вопроса о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями на здоровье человека и окружающую среду;
- b) подведение итогов последних исследований о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями для здоровья населения;
- c) представление информации о выбросах дизельными двигателями в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт;
- d) проведение обзора последних изменений в политике в области сокращения выбросов загрязняющих веществ в целях решения проблем здравоохранения и экологических проблем; и
- e) рассмотрение любых технических достижений, связанных с дизельными двигателями с целью сокращения и даже ликвидации вредных последствий для здоровья населения.

62. Рабочая группа рассмотрела этот дискуссионный документ и обменялась мнениями об оптимальных способах распространения его выводов и возможной последующей деятельности по вопросам, связанным с железнодорожным транспортом.

XV. Реформа на железнодорожном транспорте (пункт 14 повестки дня)

63. Администратор по вопросам железнодорожного сообщения из Министерства транспорта Соединенного Королевства г-н А. Манди ознакомил участников Рабочей группы с опытом приватизации железных дорог в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии.

64. В 1980-х годах в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии была осуществлена широкая программа приватизации управляемого государством хозяйства. Ее цель состояла в том, чтобы обеспечить конкуренцию, а также новаторство и рентабельность, свойственные частному сектору, и снижение долевого вклада налогоплательщиков. В 1991 году Европейский союз издал директиву, в соответствии с которой требовалось отделить управление железнодорожным сообщением и его функционирование от предоставления железнодорожных услуг. В этих обстоятельствах в 1993 году произошла приватизация государственной компании "Бритиш рейл", которая была в результате разделена следующим образом:

а) на частную, акционерную компанию, отвечающую за железнодорожную инфраструктуру, – "Рейлтрэк". Эта компания была впоследствии передана в управление, и в 2002 году ее заменила частная компания "Нетуорк Рейл" с недивидендной формой получения дохода и ответственностью, ограниченной гарантией. В сентябре 2014 года "Нетуорк Рейл" была вновь классифицирована как государственная компания;

б) на службы движения, подряд на управление которыми был передан частным компаниям, эксплуатирующим железнодорожные составы, с ограниченным сроком действия концессий на железнодорожные пассажирские перевозки и выплачивающим комиссию государству или субсидируемым государством, – в зависимости от рентабельности подрядных услуг (15 концессий);

в) на грузовые перевозки, которыми занимаются предприятия частного сектора, которые получают некоторую поддержку в виде грантов на железнодорожные грузовые перевозки и финансовой помощи, направленной на перераспределение перевозок по видам транспорта (четыре грузовых оператора);

г) на компании подвижного состава (ROSCO), сдающие поезда, локомотивы и вагоны в аренду железнодорожным перевозчикам.

65. Был создан орган, регулирующий работу железнодорожного транспорта (Управление государственного надзора за железнодорожным транспортом – ORR), с тем чтобы регулировать плату за пользование железнодорожными путями и осуществлять надзор за предоставлением железнодорожным перевозчикам доступа к путевой инфраструктуре, а также за другими аспектами защиты прав потребителей и безопасностью на железнодорожном транспорте.

66. После нескольких железнодорожных аварий, широко освещавшихся средствами массовой информации, "Рейлтрэк" была передана в управление, а население стало испытывать меньшее доверие к железной дороге. Эту ситуацию удалось исправить благодаря более высокой производительности "Нетуорк Рейл" и значительному повышению уровня безопасности. В последние годы задача заключается в обеспечении эффективной работы "Нетуорк Рейл" и дополнительного потенциала железнодорожной сети. С началом проведения в 2004 году обследований уровень удовлетворенности пассажиров вырос и при-

ближается к самым высоким показателям удовлетворенности пассажиров по всему ЕС.

67. Рабочая группа поблагодарила выступающего за эту полезную информацию о реформе железнодорожного транспорта в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии. Рабочая группа поручила секретариату представить информацию о любых изменениях в области реформы на железнодорожном транспорте на своей следующей сессии.

XVI. Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 15 повестки дня)

A. Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок

Документация: неофициальный документ № 2

68. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлой сессии она приняла к сведению и одобрила подготовленный секретариатом вопросник (ECE/TRANS/SC.2/2013/6) о мерах, касающихся возможных механизмов осуществления положений нового приложения 9 к "Конвенции о согласовании" для облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в общеевропейском регионе. Рабочая группа также напомнила, что секретариату было поручено распространить предлагаемый вопросник.

69. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о полученных ответах (неофициальный документ № 2). На разосланный секретариатом вопросник ответили 24 Договаривающиеся стороны Конвенции о согласовании. Основное внимание в представленном секретариатом анализе было уделено количественным данным. Вся остальная информация, предоставленная в ответах правительств, содержится в неофициальном документе № 2.

70. ОСЖД проинформировала Рабочую группу о том, что Комитет также направил странам-членам вопросник, касающийся осуществления приложения 9. В дополнение к этому Комитет просил страны – члены ОСЖД представить информацию о мерах, принятых для выполнения положений приложения 9. На основе полученных ответов было указано следующее:

а) изложенные в приложении процедуры облегчения пересечения границ в странах – членах ОСЖД в принципе выполняются;

б) к принятым мерам относятся, в частности, техническое укрепление пограничных железнодорожных станций (установка информационно-вычислительных систем и средств связи, соответствующих устройств и т.д.) и улучшение инфраструктуры в целях обеспечения того, чтобы возможности станций соответствовали объемам перевозок;

в) для сведения задержек пассажирских и грузовых поездов к минимуму были подписаны двусторонние соглашения и проведены двусторонние переговоры;

г) контроль транзитных товаров производится только тогда, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами.

71. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом и ОСЖД информацию об ответах на вопросник, разосланный в рамках мероприятий, касающихся возможных механизмов осуществления положений нового приложения 9 к "Конвенции о согласовании" для облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в общеевропейском регионе. Рабочая группа поручила секретариату представить обновленную информацию в этой области на ее следующей сессии.

В. Согласование технических требований разных железнодорожных систем

72. Представитель ОСЖД г-н В. Жуков проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в технических аспектах эксплуатационной совместимости стандартной железнодорожной колеи (1 435 мм) и широкой колеи (1 520 мм).

73. С 2007 года Рабочая группа ОСЖД/ЕЖДА провела 32 совещания, в результате которых были подготовлены и окончательно доработаны следующие документы:

- a) документ № 1: "Подсистема: инфраструктура, железнодорожный путь и путевое хозяйство";
- b) документ № 2: "Энергия";
- c) документ № 3: "Сигнализация, централизация и связь";
- d) документ № 5: "Пассажирские перевозки";
- e) документ № 6: "Локомотивы и моторвагонный подвижной состав";
- f) документ № 7: "Операции и управление движением".

74. Результаты проведенного анализа технических параметров были использованы ЕЖДА для пересмотра ТТЭС с целью включения в ТТЭС параметров 1 520/1 524 мм. Чтобы усовершенствовать существующую техническую и эксплуатационную совместимость границ между СНГ и ЕС, был составлен глоссарий терминов, имеющих отношение к эксплуатационной совместимости железнодорожных перевозок через границы между СНГ и ЕС. Кроме того, был составлен и принят новый меморандум ОСЖД/ЕЖДА о взаимопонимании на 2015–2019 годы.

75. Рабочая группа приняла к сведению представленную Комитетом ОСЖД информацию о согласовании технических требований разных железнодорожных систем и поручила секретариату представить обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XVII. Обзор железнодорожного транспорта (пункт 16 повестки дня)

76. Секретариат сообщил Рабочей группе, что из-за нехватки ресурсов и времени он не смог приступить к работе над этой публикацией в течение минувшего года. Поэтому никаких новых изменений в этой области не произошло.

77. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию об обзоре железнодорожного транспорта и поручила секретариату как можно скорее приступить к работе над этой публикацией и представить на ее следующей сессии обновленную информацию.

XVIII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 17 повестки дня)

78. На своей семьдесят третьей сессии (Женева, 1–3 марта 2011 года) Комитет по внутреннему транспорту обсудил важность рассмотрения ключевых вопросов, связанных с повышением безопасности на железнодорожных переездах. Комитет рекомендовал Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) рассмотреть вопрос об учреждении совместной группы экспертов на ограниченный срок для работы в области повышения безопасности на железнодорожных переездах, используя, по возможности, весь соответствующий опыт, накопленный такими другими органами, как Европейское железнодорожное агентство (ECE/TRANS/221, пункт 50).

79. Секретариат представил обзор круга ведения Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах и сообщил о проделанной на сегодняшний день в различных подгруппах Группы экспертов работе в области экономических издержек аварий на железнодорожных переездах, состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов, передовой практики, обзора действующего национального законодательства и/или правовых механизмов регулирования вопросов, касающихся железнодорожных переездов, технических и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах, человеческих факторов, способствующих созданию опасных условий на железнодорожных переездах, и правоприменительной деятельности.

80. Секретариат также показал фильм "Спасение жизни на железнодорожных переездах", который был им снят в партнерстве с Международным союзом железных дорог и Федеральным бюро транспорта Швейцарии по случаю Международного дня повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах в 2014 году. Он предложил делегатам SC.2 принять участие в четвертой сессии Группы экспертов 29 и 30 января 2015 года и внести вклад в работу Группы экспертов.

81. Вице-президент компании "Израильские железные дороги", отвечающий за вопросы надежности, безопасности, качества и окружающей среды, г-н Е. Капланский рассказал, каким образом Израильские железные дороги управляют безопасностью на железнодорожных переездах и решают связанные с этим проблемы. Были обозначены два основных направления деятельности: а) развязки железнодорожных линий и б) техническое обслуживание и совершенствование технического состояния железнодорожных переездов. Что касается первого направления, то было построено 55 развязок железнодорожных линий на 154 существующих железнодорожных переездах. Был создан (межведомственный) Административный комитет по вопросам железнодорожных переездов и развязок железнодорожных линий под управлением генерального директора Министерства транспорта. Были приняты следующие меры:

- a) составлен план строительства развязок железнодорожных линий ("Израильские железные дороги", Министерство транспорта, Министерство финансов);
- b) определена модель классификации железнодорожных переездов на основе оценки степени риска и бюджета (Какого уровня безопасности можно достичь в расчете на евро);
- c) обновлены инструкции по планировке железнодорожных переездов;
- d) осуществлена правоприменительная деятельность.

82. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о работе Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах и поблагодарила оратора за его сообщение. Рабочая группа просила секретариат представить обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XIX. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 18 повестки дня)

83. Рабочая группа приняла к сведению решения состоявшейся 25–27 февраля 2014 года семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту, связанные с ее областями работы, и поручила секретариату представить обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XX. Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 19 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 5

84. Рабочая группа была проинформирована представителем ГД по мобильности и транспорту г-ном Ф. Йостом о последних изменениях на железнодорожном транспорте (неофициальный документ № 5).

85. Рабочая группа приняла к сведению предоставленную Европейской комиссией информацию о ее деятельности в области железнодорожного транспорта и просила Европейскую комиссию и секретариат предоставить обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XXI. Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 20 повестки дня)

86. Рабочая группа была проинформирована заместителем Председателя Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) г-ном В. Жуковым о деятельности ОСЖД в 2014 году. Был проведен совместный семинар по вопросу о сотрудничестве между железнодорожными транспортными коридорами ОСЖД и железнодорожными коридорами для перевозки грузов ЕС. В ходе

рабочего совещания представители стран – членов ОСЖД рассказали о требованиях к техническим стандартам, об изменениях в трансъевропейской транспортной сети, о принципах финансирования европейских железнодорожных коридоров для перевозки грузов и о других вопросах.

87. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована Генеральным секретарем Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) г-ном К. Брандом о деятельности МКЖТ в 2014 году, которая включала:

а) окончательную разработку общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров и распространение информации об этой работе среди всех заинтересованных сторон для согласования;

b) работу в области мультимодальности;

c) работу над общей накладной ЦИМ/СМГС;

d) работу над электронной накладной, проводившуюся в сотрудничестве с ОТИФ;

e) разработку общих положений и условий, касающихся использования инфраструктуры, с целью их изменения в соответствии с пересмотренным первым пакетом директив ЕС в области железнодорожного транспорта.

88. Рабочая группа приняла к сведению информацию, полученную от представителей ОСЖД и МКЖТ, и просила международные организации и секретариат представить обновленную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XXII. План работы на 2014–2018 годы (пункт 21 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/240

89. Рабочая группа отметила, что на предыдущей сессии она утвердила свой план работы на 2014–2018 годы, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/2013/9. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о проведенных дискуссиях и поправках, представленных и принятых в ходе последней сессии КВТ, по плану работы Рабочей группы на 2014–2018 годы. Были приняты следующие изменения плана работы Рабочей группы на 2014–2018 годы:

Пункт 02.5.2 изменить следующим образом:

*"02.5.2 **Согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы правового регулирования железнодорожных перевозок (единого железнодорожного права), безопасности и охраны 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 унифицированных требований, касающихся использования железнодорожной инфраструктуры.

с) Разработка предложений и подготовка исследований, направленных на укрепление, консолидацию и расширение позиций железнодорожного транспорта на рынках международных транспортных услуг.

d) Анализ проблем, связанных с согласованием и усовершенствованием требований к безопасности и охране 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 и/или унификация режимов СМГС/СМПС⁵ и ЦИМ/МПК⁶~~).

f) Унификация международного железнодорожного права с целью обеспечить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом от Атлантического до Тихого океана (единым железнодорожным правом) и согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности и охраны на железнодорожном транспорте, и их облегчения. Разработка единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки во всех заинтересованных странах, что позволит упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок".

90. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о внесении, по просьбе Комитета по внутреннему транспорту, изменений в ее план работы на 2014–2018 годы.

XXIII. Прочие вопросы (пункт 22 повестки дня)

91. Рабочая группа приветствовала приглашенных участников из средиземноморских стран Северной Африки и Ближнего Востока и отметила, что будет стремиться к расширению сотрудничества с этими странами и с ЕвроМед – проектом ЕК в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта – для обмена передовым опытом, передачи ноу-хау и гармонизации норм и правил в секторе транспорта в этих соседних странах путем направления им приглашений для участия в будущих совещаниях Рабочей группы и таких групп экспертов, как Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах.

XXIV. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 23 повестки дня)

92. Шестьдесят девятую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 2–4 декабря 2015 года.

⁴ ~~Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),
Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).~~

⁵ ~~Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам (ЦИМ),
Международная конвенция о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (МПК).~~

XXV. Утверждение решений (пункт 24 повестки дня)

93. В соответствии с достигнутой договоренностью и с решением, принятым на пятьдесят второй сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.2/190, пункт 6), секретариат подготовил настоящий доклад в сотрудничестве с Председателем и заместителем Председателя.

Приложение

Рабочее совещание на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?"

Выводы и рекомендации

Рабочее совещание Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций на тему: "Как повысить конкурентоспособность железных дорог?" состоялось в Женеве 25 ноября 2014 года.

Рабочее совещание было открыто от имени Отдела транспорта ЕЭК ООН директором Отдела г-жой Э. Мольнар. Эта конференция была полностью подержана Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, который был на ней представлен его Председателем г-ном Е. Кленевски.

На конференции присутствовали 70 участников от государств – членов ЕЭК и государств, не являющихся членами ЕЭК. В совещании приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Египта, Израиля, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Туниса, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. Среди участников рабочего совещания были представители таких железнодорожных предприятий, как "Железнодорожная общественная корпорация Боснии и Герцеговины", "Дойче Бан АГ", "Израильские железные дороги", АО "Литовские железные дороги", "Польские государственные железные дороги", АО "Российские железные дороги", Главное управление "Турецких государственных железных дорог" (ТГЖД), железнодорожная компания Восточной Японии, "Национальное общество железных дорог Туниса", АО "Пласке". Кроме того, в работе совещания приняли участие представители Центрального управления проекта ТЕЖ ЕЭК ООН, Европейской комиссии, Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международного союза железных дорог (МСЖД), Проекта Евромед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта, Организации по сотрудничеству полиции и служб безопасности железных дорог (КОЛПОФЕР), международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" (КСТП) и Института международных транспортных коммуникаций Московского государственного университета путей сообщения.

Авторитетные ораторы и участники конференции от государств – членов ЕЭК ООН и государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, межправительственных и неправительственных организаций, а также от транспортной отрасли, исследовательских и научных кругов обсудили вопросы повышения конкурентоспособности железных дорог, устранения недостатков и внедрения инновационных подходов и решений. Все они согласились с тем, что с учетом масштаба поставленной задачи крайне важно повысить конкурентоспособность железных дорог и рассматривать связанные с этим действия и согласованные инициативы в качестве вопроса первоочередной важности. Были рассмотрены такие проблемы, как предоставление комплексных услуг и услуг "от двери до

двери", повышение технической эксплуатационной совместимости, выделение достаточных финансовых средств на строительство и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры и модернизацию подвижного состава, гармонизация правовых соглашений, генерирование инновационных решений для устранения унаследованных из прошлого проблем.

Участники:

(в контексте инфраструктуры)

- согласились с тем, что повышение конкурентоспособности железных дорог оказывает прямое положительное воздействие на национальную экономику и окружающую среду и что поэтому настоятельно необходимо обеспечивать разработку соответствующих мер политики, обмен информацией и передовым опытом;
- отметили, что финансирование строительства и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры носит ограниченный характер и что требуется реализовать дополнительные новаторские решения;
- отметили, что оптимальное качество железнодорожной инфраструктуры способствует увеличению доли рынка железных дорог;
- отметили, что безопасность на железнодорожных переездах следует значительно улучшить, с тем чтобы устранить аварии, повысить надежность железных дорог и эффективность транспортных операций;
- отметили, что одним из инновационных решений может стать создание стимулов для управляющих железнодорожной инфраструктурой. Эти стимулы следует регулировать таким образом, чтобы убедиться в том, что коммерческие условия справедливы для всех участников и не являются дискриминационными;
- согласились с тем, что развитие грузовых железнодорожных транспортных коридоров ведет к повышению конкурентоспособности при условии его регулирования и обеспечения полного объема транспортных и логистических услуг по принципу единого центра предоставления услуг/ доставки грузов "от двери до двери";
- отметили необходимость разработки системы выгодных и поддающихся планированию сборов за пользование инфраструктурой;
- отметили необходимость адаптации к последствиям изменения климата, что непосредственно связано с повышением конкурентоспособности железных дорог;

(в контексте юридических документов/операций)

- высказали мысль о том, что совершенствование и укрепление интермодальности и интрамодальности может способствовать повышению конкурентоспособности железных дорог при условии существования здоровой конкуренции между различными видами транспорта;
- согласились с необходимостью обеспечить равноправное партнерство с другими видами транспорта. Конечной целью должно стать обеспечение равных коммерческих условий для всех видов транспорта;

- согласились с необходимостью принятия согласованных индивидуальных решений, так как они способствуют деятельности железнодорожного транспорта. Вместе с тем в краткосрочной перспективе железные дороги должны инвестировать значительные финансовые средства без прямых последствий для их клиентов;
- согласились с необходимостью установить менее обременительные административные обязанности;
- отметили, что мультимодальность повышает конкурентоспособность железных дорог;
- согласились с тем, что мультимодальность может стать для железных дорог примером успеха в результате расширения сотрудничества с правовой точки зрения;
- согласились с тем, что согласование вопросов технической эксплуатационной совместимости является важной и сложной задачей, над решением которой железные дороги должны продолжать работать, так как это позволит значительно повысить их конкурентоспособность;
- согласились с тем, что единое железнодорожное право является значительным шагом в направлении повышения конкурентоспособности железных дорог; его окончательная разработка является долгосрочной целью, однако первый шаг в этом направлении, ознаменовавшийся уделением первостепенного внимания договору перевозки, уже сделан, и теперь правительствам следует ратифицировать его, когда оно будет окончательно разработано и готово к использованию;
- согласились с тем, что единая накладная ЦИМ/СМГС уже служит примером успеха и облегчает международные железнодорожные перевозки;
- отметили, что международные железнодорожные перевозки страдают от существования различных правовых режимов – национальных законов/правил, регулирующих использование коридоров/законодательства Европейской комиссии/КОТИФ/СМГС – и что требуются более активные усилия по координации;
- отметили, что общие положения и условия для евро-азиатских железнодорожных перевозок уже достаточно хорошо разработаны на основе Совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права и что требуются их использование и применение железнодорожными предприятиями;
- согласились с тем, что железнодорожные предприятия должны воспользоваться имеющимися у них активами и создать такие новые источники получения прибыли, как преобразование главных железнодорожных станций для ведения розничной торговли в больших объемах, а также распространение деловой активности в дополнение к железнодорожному бизнесу на такие другие объекты, как гостиницы, рестораны и т.д.;
- согласились с необходимостью устранения некоторых препятствий для осуществления железнодорожных операций, а именно:
 - а) режим НДС должен быть одинаковым для всех видов транспорта. Железные дороги следует исключить;

b) форс-мажорные обстоятельства: железные дороги несут ответственность в случае форс-мажорных обстоятельств в отличие от воздушного и автомобильного транспорта. Железные дороги не должны нести ответственность в случае форс-мажорных обстоятельств!

c) сбор за пользование инфраструктурой: 100% сети железнодорожных дорог подлежат сбору за эксплуатацию, однако сборы взимаются за пользование только 0,9% сети автомобильных дорог!

(в контексте пассажиров)

- согласились с тем, что совершенствование и укрепление системы прав пассажиров, в том числе на возмещение и т.д., позволит повысить привлекательность поездки по железной дороге;
- предложили обеспечить или улучшить доступ к пользованию железной дорогой для лиц с ограниченной мобильностью;
- отметили, что при планировании железнодорожных перевозок следует использовать мультимодальный подход, так как он способствует установлению связи с другими видами транспорта и обогащает опыт пассажирских перевозок;
- согласились с тем, что удобство – это не излишество, а настоятельно необходимая услуга, которую железные дороги должны обеспечивать, если они хотят привлечь больше пассажиров;
- отметили, что стоимость билетов во многих случаях превышает стоимость билетов на воздушном транспорте и что, следовательно, этим вопросам следует уделить особое внимание, с тем чтобы привлечь большее число пассажиров;
- согласились с тем, что следует развивать новые услуги для пассажиров, возможно, путем внедрения скоростных поездов, которые свяжут крупнейшие международные города и смогут значительно повысить конкурентоспособность железных дорог;

(в контексте грузов)

- согласились с тем, что предоставление пользователям полных/комплексных железнодорожных услуг на основе подхода "от двери до двери"/"на непредвиденный случай" является обязательным требованием для железнодорожных грузовых перевозок;
- отметили, что обеспечение железными дорогами предоставления логистических услуг третьей и четвертой сторонами (3ПЛ/4ПЛ) позволит значительно повысить конкурентоспособность железных дорог и уровень интермодальности;
- согласились с тем, что развитие интермодальных терминалов вдоль железнодорожных путей является решающим фактором для развития железных дорог.

С учетом того, что повышение конкурентоспособности железных дорог является задачей, которую можно решить только с помощью коллективных усилий и сотрудничества на всех уровнях, участники договорились о следующем:

Рекомендации:

1. Уроки, извлеченные в ходе рабочего семинара, следует распространить среди всех государств – членов ЕЭК ООН, других заинтересованных сторон, железнодорожных предприятий и международных организаций, занимающихся вопросами железнодорожного транспорта.
2. Правительства должны быть осведомлены о существующей оптимальной практике и о стоящих перед железными дорогами задачах; следует повысить их осведомленность в вопросах, касающихся повышения конкурентоспособности железных дорог, и необходимо в большей мере сосредоточиться на усилиях в этой области.
3. Необходимы совместные исследования и политические меры для разработки эффективных стратегий, ведущих к повышению конкурентоспособности железных дорог. Целенаправленные исследования и разработки, использование существующей оптимальной практики и извлеченных уроков должны стать первым шагом к согласованию возможных решений. Директивные органы и эксперты, имеющие отношение к управлению железными дорогами и к их развитию, должны обмениваться передовым опытом, обсуждать проблемы и новые концепции развития, а также договариваться о возможных будущих мероприятиях и согласованных действиях. Рабочая группа по железнодорожному транспорту может стать платформой для такого обмена знаниями и информацией.
4. Необходимо рассмотреть возможность оказания содействия в деле реализации таких конкретных мер по созданию доступной железнодорожной транспортной инфраструктуры, которые повысили бы ее безопасность и эффективное использование, как стимулы для управляющих инфраструктурой.
5. Правительства и железнодорожные предприятия должны более активно работать над развитием железнодорожных коридоров, которые способствуют интермодальному подходу, услуг "от двери к двери" и расширением набора услуг, оказываемых железнодорожным транспортом.
6. Правительствам следует ратифицировать соглашение о едином железнодорожном праве, когда оно будет окончательно разработано, так как это станет конкретным шагом в направлении повышения конкурентоспособности железных дорог и гармонизации правовых железнодорожных документов.
7. Железные дороги нуждаются в большем количестве пассажиров. Для увеличения числа пассажиров, пользующихся поездами, необходимо разработать инструментарий по привлечению большего числа пассажиров, основывающийся на передовом опыте, уже используемом железными дорогами и другими видами транспорта.

Участники выразили признательность секретариату ЕЭК за организацию рабочего совещания, а выступавшим на нем участникам – за обмен опытом и предложение возможных решений, направленных на повышение конкурентоспособности железных дорог.

Отчет о работе совещания, включая сделанные сообщения и все материалы конференции, будут опубликованы на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unecce.org/trans/main/sc2/sc2_events/2014_railways_competitiveness.html.