



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному
транспорту****Семьдесят третья сессия**

Женева, 25–27 ноября 2019 года

Пункт 19 предварительной повестки дня

Деятельность Комитета по внутреннему транспорту**Европейской экономической комиссии****Организации Объединенных Наций****и его вспомогательных органов****Осуществление стратегии Комитета по внутреннему
транспорту****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Комитет по внутреннему транспорту на своей восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года принял новую стратегию до 2030 года. После этого КВТ поручил вспомогательным органам провести обзор работы, с тем чтобы согласовать свою деятельность с новой стратегией. В настоящем документе содержится информация о текущей деятельности Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и о том, каким образом она будет изменена в предстоящие годы с учетом требований новой стратегии. Этот документ следует рассматривать в связи с проектом программы работы Рабочей группы (документ ECE/TRANS/SC.2/2019/1).

II. Текущая деятельность SC.2

2. Рабочая группа по железнодорожному транспорту проводит годовую сессию и специальные рабочие совещания по отдельным железнодорожным темам. Каждый год в начале сессии проводится рабочее совещание – заседание директивных органов – для обсуждения и рассмотрения ключевых аспектов политики в области железнодорожного транспорта, что способствует принятию решений в этом секторе. К числу недавних примеров относятся рабочее совещание по реформе железнодорожного транспорта (2017 год) и рабочее совещание по инновациям на



железных дорогах (2018 год), в результате чего была выпущена публикация, которая неоднократно загружалась с веб-сайта ЕЭК ООН¹.

3. Прежде всего Рабочая группа является также форумом, в рамках которого Административный комитет Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) проводит заседания для обсуждения и согласования поправок к СМЖЛ, насчитывающему в настоящее время 32 договаривающиеся стороны.

4. Кроме того, в ходе своих заседаний и обсуждения железнодорожной тематики Рабочая группа рассматривает следующие вопросы:

- безопасность;
- финансирование;
- новые правовые документы, включая единое железнодорожное право и Конвенцию по облегчению условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы;
- евро-азиатская транспортная связанность;
- ход работы в рамках проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ);
- разработка генерального плана для высокоскоростных железных дорог;
- изменение климата;
- облегчение международных железнодорожных перевозок;
- обзор железнодорожного транспорта;
- производительность;
- охрана;
- реформа на железнодорожном транспорте;
- статистика.

5. В дополнение к этому международные учреждения и организации регулярно информируют о своей деятельности, имеющей отношение к сектору.

III. Текущая деятельность вспомогательных органов SC.2

6. В настоящее время функционирует только один вспомогательный орган SC.2 – Группа экспертов по единому железнодорожному праву (GEURL). Разработка единого железнодорожного права началась в ЕЭК ООН с неофициальной группы экспертов в 2010 году, затем была подготовлена совместная декларация по единому железнодорожному праву, подписанная 37 государствами-членами, в поддержку завершения этой работы. С тех пор ведется активная работа по подготовке этих положений. На своей семьдесят третьей сессии SC.2 предложит КВТ возможные варианты для дальнейшей деятельности Группы экспертов.

IV. Ключевые элементы стратегии КВТ

7. В резолюции министров КВТ 2017 года (решение 1) содержатся директивные указания в отношении будущей работы КВТ, принципиально ориентированные на то, «чтобы Комитет мог эффективно реагировать на потребности в сфере внутреннего транспорта на глобальном уровне, уделяя особое внимание глобальному регулятивному управлению на основе конвенций ООН по транспорту и других инструментов, (...) не изменяя при этом организационную структуру секретариата

¹ Включить ссылки на публикации.

ЕЭК, функции планирования бюджета по программам и надзорные механизмы». Исходя из этого, а также с учетом обзора реформы ЕЭК и резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций концепция КВТ заключается в том, что он является «...платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках».

8. Для достижения этого он должен выполнять следующие ключевые функции:

- служить катализатором изменений в сфере внутреннего транспорта;
- разрабатывать и обслуживать правовые документы в области транспорта;
- содействовать увеличению числа присоединившихся к ним стран, в том числе государств, не являющихся членами ЕЭК, и обеспечивать их равноправное участие.

9. Миссия КВТ состоит в том, чтобы содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей устойчивого развития в государствах – членах ЕЭК и ООН посредством политического диалога, согласования при необходимости нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.

10. Цели КВТ:

a) стратегическая: совершенствование управления – КВТ является форумом ООН, обеспечивающим действительно равноправное участие всех договаривающихся сторон правовых документов ООН, относящихся к его компетенции, в определении будущих направлений развития внутреннего транспорта; транспортные конвенции ООН, относящиеся к его ведению, находят всеобщее признание и применение, открыты для присоединения/ратификации всеми государствами – членами ООН, если это осуществимо, и обеспечивают учет региональной передовой практики; КВТ идет в ногу с техническим прогрессом; деятельность КВТ способствует укреплению региональной и межрегиональной транспортной связанности;

b) горизонтальная: укрепление поддержки в достижении всех целей устойчивого развития (ЦУР), в частности посредством: a) повышения безопасности дорожного движения и развития городской мобильности (ЦУР 3 и 11); b) сокращения выбросов загрязнителей и ПГ (ЦУР 3 и 13); c) развития отраслевых инноваций, повышения эффективности и связанности инфраструктуры (ЦУР 9); d) обеспечения экологически чистой и доступной по цене энергии (ЦУР 7); e) обеспечения достойной работы и экономического роста (ЦУР 8); f) достижения гендерного равенства (ЦУР 5); и g) внесения максимально возможного вклада в глобальный мониторинг прогресса на пути к устойчивому развитию транспорта (все соответствующие ЦУР).

11. Для достижения этих целей необходимо принять следующие меры:

a) укрепить роль КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту;

b) укрепить роль КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте;

c) укрепить роль КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта;

d) укрепить роль КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте.

V. Развитие деятельности SC.2 для выполнения этих требований

12. Во-первых, важно отметить, что деятельность SC.2 уже соответствует стратегии КВТ, как это видно из его годовой повестки дня, которая охватывает все четыре направления деятельности, изложенные в конце предыдущего раздела. Тем не менее работу можно развивать и далее, чтобы она отвечала обновленным требованиям стратегии по удовлетворению потребностей государств-членов, а также требованиям, связанным с достижением ЦУР.

Укрепление роли КВТ в качестве платформы ООН для конвенций по внутреннему транспорту

13. Предлагается выполнять эту задачу для железных дорог посредством:

- продолжения модернизации СМЖЛ и связанных с ней инструментов для повышения ее привлекательности и стимулирования дальнейшего присоединения;
- завершения нынешних усилий по внедрению новых правовых документов (ЕЖП);
- оценки потенциальных новых правовых инструментов для дальнейшего содействия росту и использованию железных дорог и повышения устойчивости транспорта.

Укрепление роли КВТ в качестве платформы ООН для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте

14. Предлагается выполнять эту задачу для железных дорог посредством:

- продолжения работы над инновациями, которая в настоящее время проводится в рамках Рабочей группы;
- разработки новых инструментов оценки воздействия на окружающую среду и эффективности железных дорог;
- оценки последствий для кибербезопасности железных дорог в соответствии с работой, проводимой в настоящее время Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств;
- создания обсерватории железнодорожных инноваций для наблюдения за технологическими разработками на железных дорогах.

Укрепление роли КВТ в качестве платформы ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта

15. Предлагается выполнять эту задачу для железных дорог посредством:

- продолжения работы над текущими вопросами в области железнодорожного транспорта в рамках годового рабочего совещания;
- возобновления внимания к другим областям политики, связанным с железными дорогами, таким как железнодорожная реформа, производительность, изменение климата и т. д.;
- (совместной) организации дополнительных рабочих совещаний отдельно от основной сессии SC.2 по ключевым вопросам, представляющим интерес для государств-членов.

Укрепление роли КВТ в качестве платформы ООН для содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте

16. Предлагается выполнять эту задачу для железных дорог посредством:

- продолжения работы по пересмотру железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок восток – запад с акцентом на рост перевозок по Шелковому пути;
- проведения более целенаправленных мероприятий, с тем чтобы повысить доступность международных железнодорожных узлов для пассажиров и обеспечить стыкуемость с другими видами транспорта;
- дальнейшего содействия использованию железных дорог как оптимального решения для мобильности;
- разработки инструментов, направленных на развитие железнодорожной связанности посредством оценки надежности железных дорог.

В дополнение к этому для достижения целей повышения значимости железных дорог следует продолжить и другие мероприятия в соответствии с нынешним кругом ведения и повесткой дня.

VI. Следующие шаги для Рабочей группы

17. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть меры, изложенные в настоящем документе, с тем чтобы лучше увязать работу SC.2 со стратегией КВТ. На основе решений, принятых на семьдесят третьей сессии Рабочей группы, секретариат подготовит обновленный круг ведения Рабочей группы, который будет представлен государствам-членам на семьдесят четвертой сессии SC.2.