



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят седьмая сессия

Женева, 23–25 октября 2013 года

**Доклад Рабочей группы по железнодорожному
транспорту о работе ее шестьдесят седьмой 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 по железнодорожной безопасности (пункт 2 повестки дня).....	8–13	4
IV. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (Соглашение СМЖЛ) (пункт 3 повестки дня).....	14–21	5
A. Статус Соглашения СМЖЛ и принятых предложений по поправкам.....	14–16	5
B. Предложения по поправкам (обновление и расширение сети СМЖЛ).....	17–18	6
C. Предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные характеристики)	19–21	6
V. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 4 повестки дня).....	22–25	7
VI. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частное партнерство (пункт 5 повестки дня).....	26–29	8
VII. Проект Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (пункт 6 повестки дня).....	30–33	9

GE.13-26327 (R) 260314 010414



* 1 3 2 6 3 2 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 7 повестки дня).....	34–36	10
IX.	Высокоскоростные составы (пункт 8 повестки дня).....	37–41	11
X.	К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 9 повестки дня).....	42–44	13
XI.	Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 10 повестки дня).....	45–48	14
XII.	Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 11 повестки дня).....	49–59	15
	A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.....	49–53	15
	B. Смягчение последствий изменения климата: материалы, касающиеся инструмента ForFITS ЕЭК ООН.....	54–56	17
	C. Выбросы из дизельных двигателей	57–59	17
XIII.	Реформа на железнодорожном транспорте (пункт 12 повестки дня).....	60–62	18
XIV.	Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 13 повестки дня)	63–68	19
	A. Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок	63–65	19
	B. Согласование технических требований различных железнодорожных систем	66–68	20
XV.	Обзор железнодорожного транспорта (пункт 14 повестки дня).....	69–70	20
XVI.	Безопасность на железнодорожных переездах (пункт 15 повестки дня).....	71–75	21
XVII.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня).....	76–79	22
XVIII.	Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 17 повестки дня)	80–81	23
XIX.	Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 18 повестки дня).....	82–84	23
XX.	Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня).....	85	24
XXI.	Проект программы работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 20 повестки дня)	86–89	24
	A. Проект программы работы и двухгодичная оценка за 2014–2015 годы	86–87	24
	B. Проект плана работы на 2014–2018 годы	88–89	25
XXII.	Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)	90–91	25
XXIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 22 повестки дня)	92	25
XXIV.	Резюме решений (пункт 23 повестки дня).....	93	25

I. Участники

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свою шестьдесят седьмую сессию 23–25 октября 2013 года в Женеве.
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Греции, Казахстана, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения ЕЭК ООН на сессии присутствовали представители Австралии и Республики Корея, а также представители Европейского союза (ГД по мобильности и транспорту).
3. На сессии были представлены Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Европейская сеть железнодорожных полицейских сил (РЕЙЛПОЛ) и Центральное управление проекта ТЕЖ ЕЭК ООН.
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД), Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз общественного транспорта (МСОТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата на сессии присутствовали представители следующих организаций и отраслевых групп: групп Сотрудничества служб железнодорожной полиции и безопасности (КОЛПОФЕР), Координационного совета по транссибирским перевозкам, Института повсеместной метеорологии (УБИМЕТ), АО "ПЛАСКЕ", холдинга НКЖБ.
6. В соответствии с решением, принятым на шестьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.2/216, пункт 25), функции Председателя сессии исполнял г-н К. Кулеша (Польша), а заместителя Председателя – г-н Х. Грот (Нидерланды).

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/219

7. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/219).

¹ Все неофициальные документы и материалы, представленные на сессии, имеются на следующем веб-сайте: www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations_67.html, www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_67.html.

III. Рабочее совещание по железнодорожной безопасности (пункт 2 повестки дня)²

Документация: неофициальный документ № 1 (2013 год)

8. В 2010 году Комитет по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/208, пункт 91) рекомендовал Отделу транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве со странами-членами, международными организациями, частным сектором и научными кругами продолжать работу, направленную на усиление безопасности на внутреннем транспорте, в особенности путем организации мероприятий по обмену информацией и передовой практикой. На основе этого мандата в ходе сессии Рабочей группы было организовано рабочее совещание, посвященное безопасности на железнодорожном транспорте. Представители правительств, железнодорожных и международных организаций имели возможность проинформировать Рабочую группу о своих инициативах, мероприятиях и проектах в области железнодорожной безопасности, а также обсудить вызовы и угрозы, с которыми этот сектор сталкивается сегодня.

9. Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные г-ном Жаком Койяром (МСЖД), г-ном Джоном Лаеном (РЕЙЛПОЛ), г-ном Вилле Саариненом (УЕЖДИ), г-ном Жаком Закманном (Европейская комиссия), г-жой Аленой Хавловой (СЕЖД), г-жой Эммануэле Белой (КОЛПОФЕР), г-ном Эндрю Куком (МРГБНТ), г-ном Денисом Люитеном (МСОТ), г-жой Дельфин Беатсе (холдинг НКЖБ), г-ном Хинне Гротом (Нидерланды) и г-ном Сергеем Столяровым (РЖД).

10. Представители этих организаций рассказали об опыте, накопленном их организациями в таких областях их специализации, как инфраструктура (УЕЖДИ, СЕЖД), полиция (РЕЙЛПОЛ, КОЛПОФЕР), разработка государственной политики (ЕС, МРГБНТ), железнодорожные перевозки (МСЖД, МСОТ, СЕЖД), и охарактеризовали различные перспективы в области безопасности на железных дорогах. Участники пришли к единому мнению о том, что железнодорожная безопасность действительно представляет собой одну из проблем, стоящих перед железнодорожным транспортом, и что уже налаженное сотрудничество следует укреплять не только среди международных организаций, но и между правительствами. Кроме того, в ходе представления различных материалов было продемонстрировано, что в рамках этих организаций были учреждены различные рабочие группы, решающие вопросы, связанные с различными угрозами и вызовами, и реализующие различные проекты.

11. Присутствовавшие на сессии представители правительств и железных дорог (бельгийская НКЖБ, Нидерланды и РЖД) подробно охарактеризовали принимаемые ими меры и реализуемую оптимальную практику. Они высказали опасения в связи со значительной протяженностью их железнодорожных сетей, нуждающихся в охране; с огромными затратами на установку, эксплуатацию и обслуживание технических устройств и с численностью требующихся сотрудников службы безопасности на их сетях; а также в связи с тем, что универсальный подход в случае железнодорожной безопасности не действует и что поэтому следует принимать – как на внутригосударственном, так и на международном уровне – меры безопасности, предназначенные для устранения угроз конкретным видам.

² Все материалы, представленные на семинаре, имеются на следующем веб-сайте: www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2013_rail_security.html.

12. Рабочая группа высоко оценила информацию и материалы по безопасности на железнодорожном транспорте, представленные уважаемыми ораторами. Были достигнуты общее понимание и согласие в отношении того, что обеспечение железнодорожной безопасности является одной из важных задач, стоящих сегодня перед железнодорожным транспортом, и что можно было бы наладить более тесное сотрудничество между различными заинтересованными сторонами и использовать более точную терминологию. На основе итогов рабочего совещания Рабочая группа рассмотрела две меры, направленные на содействие решению вышеупомянутых проблем, а именно:

а) создание электронного пространства по аналогии с пространствами, уже существующими для неофициальных групп, функционирующих в рамках таких других рабочих органов ЕЭК ООН, как WP.29, с целью содействия сотрудничеству различных заинтересованных сторон, обмена информацией и знаниями, создания онлайн-библиотеки и, если это возможно, обмена передовым опытом в различных областях; и

б) разработка определений терминов, используемых в области железнодорожной безопасности, при участии всех заинтересованных сторон, функционирующих в рамках вышеупомянутого электронного пространства.

13. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии SC.2 официальный документ, в котором эти предложения будут конкретизированы, с тем чтобы государства-члены могли дать дальнейшие руководящие указания. Соответствующий подход следует разрабатывать поэтапно, причем в центр внимания следует поставить такие наиболее важные вопросы, как кража металла и вандализм, для подтверждения практической осуществимости данного предложения.

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

A. Статус Соглашения СМЖЛ и принятых предложений по поправкам

14. В настоящее время в число Договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ входит 27 стран³. 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.

15. Рабочая группа приняла к сведению подготовленную секретариатом карту, на которой обозначены Договаривающиеся стороны Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ),

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.

страны – члены Европейского союза, государства, не являющиеся Договаривающимися сторонами СМЖЛ, и государства – члены ЕЭК ООН, не являющиеся членами Европейского союза и Договаривающимися сторонами СМЖЛ, с целью выявления стран, с которыми следует начать переговоры по вопросу о присоединении к Соглашению СМЖЛ.

16. Рабочая группа приняла к сведению усилия секретариата, направленные на увеличение числа Договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ, в частности встречу с заместителем министра транспорта и коммуникаций Казахстана г-ном А. Бектуровым, встречу с Генеральным секретарем ОЭС г-ном Ш. Алексеровым и сотрудничество в рамках проекта ТЕЖ. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению сообщение консультанта проекта ТЕЖ по вопросу о пересмотре Генерального плана ТЕЖ и о возможных поправках к положениям, касающимся сети СМЖЛ, и поручила секретариату подготовить соответствующие предложения по поправкам для рассмотрения и утверждения на следующей сессии Рабочей группы.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2009/1

17. Рабочая группа была проинформирована о статусе предложений по поправкам, которые уже были рассмотрены на ее шестьдесят третьей сессии и содержатся в документе ECE/TRANS/SC.2/2009/1, касающемся Дании, Германии и Швеции (ECE/TRANS/SC.2/212, пункт 4).

18. Рабочая группа поручила секретариату еще раз проконсультироваться с Германией, Данией и Швецией относительно корректировки маршрутов перевозки по железнодорожным линиям СМЖЛ между этими странами. После рассмотрения соответствующих предложений по поправкам Договаривающиеся стороны Соглашения СМЖЛ, возможно, пожелают утвердить такие предложения по поправкам на своей следующей сессии в соответствии со статьей 11 Соглашения СМЖЛ.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2010/1, ECE/TRANS/SC.2/216, ECE/TRANS/SC.2/2012/1, ECE/TRANS/SC.2/218

19. 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.

20. 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.

21. 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 направленной ею секретариату просьбе 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, не упуская из виду цель закрепления минимальных требований в обоих соглашениях. Рабочая группа согласилась с предложением секретариата о том, чтобы работать с экспертами от правительств и Европейского союза над разработкой соответствующих предложений по поправкам к Соглашению СМЖЛ в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике.

V. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2 (2013 год)

22. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об итогах совещания министров на тему "Введение в действие евро-азиатской транспортной сети", состоявшегося 26 февраля 2013 года, и первого совещания группы экспертов по проекту евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), которое состоялось 9 сентября 2013 года.

23. Совещание министров было проведено в рамках семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), и тридцать две (32) европейские и азиатские страны подписали Совместную декларацию о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей и выразили готовность к дальнейшему развитию и стимулированию евро-азиатских железнодорожных перевозок (ECE/TRANS/2013/1). Подписав эту Совместную декларацию, министры одобрили приоритетные евро-азиатские наземные транспортные маршруты, утвержденные на этапе I, и новые маршруты, определенные в рамках проекта ЕАТС на этапе II, а также выразили готовность вести работу по их реализации посредством таких мер, как:

a) расширение и стимулирование благоприятных финансовых условий для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры для интеграции их в среднесрочные и долгосрочные программы инвестиций, принятые на национальном уровне;

b) поощрение и поддержка координации сотрудничества с участвующими государствами-членами, международными организациями и международными финансовыми учреждениями, а также с другими участниками от государственного и частного секторов для обеспечения выделения дополнительных финансовых ресурсов с целью завершения определенных приоритетных проектов;

c) планомерное и систематическое устранение оставшихся препятствий нефизического характера на евро-азиатских транспортных маршрутах;

d) содействие созданию адекватного механизма обеспечения непрерывного мониторинга и последующей деятельности в контексте этого проекта, а также применению наиболее приемлемых средств для использования существующих структур и имеющихся ресурсов ЕЭК ООН;

е) содействие дальнейшему осуществлению и продолжению Проекта ЕАТС на новом этапе III (2013–2017 годы) с четко определенными целями и поддающимися измерению задачами, а также обеспечение необходимых ресурсов для их своевременной реализации.

24. Восьмая сессия Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям состоялась 9 сентября 2013 года. В ходе этой сессии группа утвердила план своей работы. В плане работы определены цели и мероприятия и содержится примерный график их реализации до конца 2015 года (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). В плане работы указаны основные цели Группы на следующие два года. Эти цели состоят в том, чтобы:

а) анализировать, рекламировать и представлять международным финансовым учреждениям (МФУ) и другим донорам проекты из перечня высокоприоритетных проектов ЕАТС, 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).

25. Рабочая группа приняла к сведению результаты встречи министров, которая состоялась во время последней сессии КВТ, и последние изменения, произошедшие в области осуществления проекта по евро-азиатским транспортным связям, и поручила секретариату представить соответствующую информацию на своей следующей сессии.

VI. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частное партнерство (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/1

26. Представитель ОСЖД г-н Виктор Жуков проинформировал Рабочую группу о способах повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Речь идет, в частности, о следующем:

а) совершенствовании правовой базы;

б) дальнейшем развитии международных транспортных коридоров;

в) выравнивании условий по обеспечению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;

г) проведении исследований и подготовке докладов по данной теме;

д) дальнейшем развитии контейнерных и комбинированных перевозок.

27. Секретариат проинформировал Рабочую группу о произошедших за последние два года изменениях в области программ ГЧП и финансирования инфраструктуры железных дорог. В 2012 году были заключены четыре крупные сделки по сравнению с семью сделками в 2011 году. Речь идет о следующем:

- a) программе "Междугородный экспресс" (этап 1) в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии (3,2 млрд. евро);
- b) высокоскоростном железнодорожном обходном пути Ним–Монпелье во Франции (1,8 млрд. евро);
- c) расширении роттердамского перевалочного порта (Маасвлакте 2) в Нидерландах (720 млн. евро); и
- d) Суде большой инстанции (проект ГЧП) во Франции (563 млн. евро).

28. Совокупная стоимость этих сделок составила 52% от суммарной рыночной стоимости проектов ГЧП. На одну лишь программу "Междугородный экспресс" (этап 1) пришлось 27% от суммарной рыночной стоимости. По 13 сделкам было завершено оформление финансовых аспектов в транспортном секторе по сравнению с 12 сделками в 2011 году. В стоимостном выражении транспорт остался крупнейшим сектором: на него пришлось 59% от суммарной рыночной стоимости. Оба проекта в области железных дорог, по которым было завершено оформление финансовых аспектов, а именно: обходной путь Ним–Монпелье и программа "Междугородный экспресс", стали двумя крупнейшими проектами ГЧП, прошедшими заключительный этап по финансированию в 2012 году.

29. Рабочая группа приняла к сведению эту информацию и поручила секретариату представить на следующей сессии обновленные данные о соответствующих изменениях в программах ГЧП и проектах финансирования железных дорог.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/2

30. Секретариат кратко представил доклад о деятельности ТЕЖ за период 2012–2013 годов.

31. Тридцать вторая сессия Руководящего комитета ТЕЖ состоялась 10–14 сентября 2012 года в Тимишоаре (Румыния). На этой сессии были обсуждены и утверждены смета расходов ТЕЖ и программа работы ТЕЖ на 2013 год, а также было принято решение о разработке Генерального плана ТЕЖ для высокоскоростной железнодорожной сети. 7–9 ноября 2012 года в Женеве состоялась тридцать третья сессия Руководящего комитета ТЕЖ, на которой было представлено 10 стран-участниц. В ходе этой сессии был рассмотрен проект комплексного доклада в сопоставлении: а) с магистральными сетями, определенными в пересмотренном Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ; б) с основной сетью Европейского союза (ЕС); в) с сетями СМА и СМЖЛ и евро-азиатскими транспортными маршрутами. 7 ноября 2012 года в Женеве состоялось третье совещание Совместной группы экспертов ТЕА и ТЕЖ по железным дорогам и автомобильным дорогам/магистралям. Группа приняла к сведению годовой доклад о результатах мониторинга и осуществления пересмотренного Генерального плана и утвердила Программу последующей деятельности в контексте

пересмотра Генерального плана ТЕА и ТЕЖ на 2013 год. Тридцать четвертая сессия Руководящего комитета ТЕЖ состоялась 8–11 апреля 2013 года в Брно (Чешская Республика). В ходе этой сессии обсуждалась ситуация со взносами в Целевой фонд ТЕЖ в 2013 году и ситуация с персоналом Центрального управления проекта в 2014 году, а также рассматривались возможности и условия разработки Генерального плана ТЕЖ для высокоскоростного железнодорожного пути, работа по которому будет начата, скорее всего, в 2014 году в тесном сотрудничестве с Отделом транспорта ЕЭК ООН.

32. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что были избраны новый Управляющий проектом ТЕЖ и его заместитель. Они оба присутствовали на сессии и представились ее участникам. Новым Управляющим проектом ТЕЖ на период 2014–2015 годов станет Генеральный секретарь Международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" г-н Геннадий Бессонов, а его заместителем – конкурсный управляющий предприятием "Рейл карго Австрия" г-н Андреас Циммер.

33. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию об изменениях в рамках проекта ТЕЖ, приветствовала нового Управляющего проектом и его заместителя и предложила секретариату, Управляющему проектом и его заместителю представить на следующей сессии обновленную информацию о соответствующих изменениях в рамках проекта ТЕЖ.

VIII. Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 7 повестки дня)

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

34. Президент Корейского железнодорожного научно-исследовательского института (KRRRI) г-н Сун-Ман Хон представил участникам Рабочей группы следующие современные технологии ИТС, применяемые на Корейских железных дорогах:

a) систему контроля за движением поездов с использованием новых стандартов "Долгосрочного развития сетей связи" (LTE-R), которые будут использоваться также для обеспечения безопасности, мониторинга, связи и досуга в поездах;

b) LTE-Интернет для удобства пассажиров. Корея первой в мире стала устанавливать в 2008 году на высокоскоростных поездах аппаратуру для беспроводного интернет-сервиса;

c) систему точного позиционирования поездов;

d) комплексную информационную систему расчета минимального по времени транзита/оптимального пути с использованием всех имеющихся видов общественного транспорта;

e) бронирование и регистрацию через Интернет и регистрацию в реальном режиме времени;

f) техническое обслуживание железнодорожного оборудования с использованием смартфона.

35. Кроме того, Рабочая группа заслушала выступление директора Центра внедрения технологий при австралийском университете Ла Троб профессора Дж. Сингха, сделавшего сообщение о новаторском решении в области ИТС и о безопасности на железнодорожных переездах. Речь идет о следующем:

а) более эффективном использовании существующей пропускной способности дорог на основе использования совместных интеллектуальных транспортных систем;

б) внедрении концепции совместной мобильности, составной частью которой служит прогнозирование с помощью поступающих сообщений для: а) эффективной эксплуатации дорог во время интенсивного движения; б) информирования о дорожных условиях и транспортных потоках; а также с) информирования о поведении других участников дорожного движения;

с) реализации следующих совместных интеллектуальных транспортных систем для повышения безопасности на железнодорожных переездах:

i) систем связи между транспортными средствами;

ii) систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой;

iii) человеко-машинного интерфейса (человеческие факторы).

36. Рабочая группа высоко оценила материалы по вопросу об интеллектуальных транспортных системах для железных дорог, представленные уважаемыми ораторами, и поручила секретариату сообщить на следующей сессии обновленную информацию о соответствующих изменениях в области систем ИТС и железных дорог.

IX. Высокоскоростные составы (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/3

37. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Президента Корейского железнодорожного научно-исследовательского института (KRRI) г-на Сун-Ман Хона по вопросу о разработке высокоскоростных составов в Республике Корея. Основные мысли, выраженные в сделанном им сообщении, сводятся к следующему:

а) ежедневно в высокоскоростных составах КТХ перевозится 160 000 пассажиров с максимальной скоростью 300 км/ч на высокоскоростной линии Кёнбу и на обычных линиях, соединяющих провинции Хонам и Чолла;

б) составы КТХ позволили увеличить спрос на железнодорожные перевозки вдвое;

с) система КТХ стала рентабельной уже через год после ее введения в эксплуатацию;

д) оптимальная конструктивная скорость была установлена с учетом взаимосвязи скорости, спроса и стоимости проекта;

е) благодаря созданию этой новой сети КТХ Корейский полуостров превращается в один крупный мегаполис.

38. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные начальником отдела по вопросам безопасности Международного союза железных дорог (МСЖД) г-ном Барроном де Ангойти Игнасио в контексте деятельности и инициатив МСЖД в области разработки высокоскоростных составов. В качестве основных аспектов его выступления было указано следующее:

- a) Рабочая группа по высокоскоростным поездам МСЖД начала свою деятельность в 1995 году;
- b) был подготовлен ряд докладов, а именно: о высокой скорости в городах; значении высокоскоростных перевозок для устойчивой мобильности; справочнике по высокоскоростному движению; высокоскоростному движению в экстремальных природных условиях; инфраструктурных издержках, связанных с междугородними и высокоскоростными линиями;
- c) на высокоскоростных составах перевозится 1,15 млрд. пассажиров в год:
 - i) 485 млн. пассажиров в Китае;
 - ii) 300 млн. пассажиров в Японии;
 - iii) 125 млн. пассажиров во Франции;
 - iv) 240 млн. пассажиров в других странах мира.

39. Секретариат также проинформировал Рабочую группу о начатых в рамках проекта ТЕЖ консультациях и сотрудничестве в области разработки общей методологии для генерального плана развития высокоскоростной сети в регионах ЕЭК и ТЕЖ. Кроме того, секретариат предложил для утверждения Рабочей группой поправку, касающуюся методологии (ECE/TRANS/SC2/2012/4) разработки соответствующего инструментария, который даст дополнительные преимущества правительствам, а также поможет им установить приоритеты в выборе коридоров для создания высокоскоростных линий и оценить их рентабельность.

40. Рабочая группа высоко оценила материалы, представленные уважаемыми ораторами. Кроме того, Рабочая группа высоко оценила готовность проекта ТЕЖ содействовать реализации этого проекта путем использования ресурсов и данных о странах ТЕЖ.

41. Рабочая группа приняла к сведению справочный документ по разработке генерального плана для высокоскоростных поездов. Рабочая группа приняла поправку к методологии разработки инструментария для установления приоритетов в области создания высокоскоростных сетей и оценки их рентабельности. Рабочая группа поручила секретариату приступить к использованию этой методологии для разработки генерального плана создания высокоскоростных сетей в регионе ЕЭК и проинформировать Рабочую группу на следующей сессии о любых изменениях в этой области.

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

Документация: ECE/TRANS/2013/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7

42. Рабочая группа напомнила, что на заседании на уровне министров, состоявшемся в ходе семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, представители тридцати семи (37) европейских и азиатских стран подписали Совместную декларацию и выразили готовность и впредь поддерживать развитие евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельность по созданию единого железнодорожного права (ECE/TRANS/2013/2). В Совместной декларации обозначены два параллельных процесса для достижения этих целей:

а) правительства из регионов ЕЭК и ЭСКАТО – под эгидой Группы экспертов по единому железнодорожному праву ЕЭК ООН и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) – подготовят правовую основу для железнодорожных перевозок от Атлантического до Тихого океана в соответствии с правилами, эквивалентными тем, которые применяются на автомобильном, воздушном и морском транспорте (Женевскими правилами);

б) заинтересованные железнодорожные предприятия, международные железнодорожные организации и другие участники (включая грузоотправителей, транспортно-экспедиторские компании и т.д.) подготовят общие положения и условия для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров на основе существующих положений ОТИФ-ЦИМ и СМГС (ОПУ-Евразия).

43. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою пятую сессию 4 и 5 июля 2013 года (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7). Следующая сессия группы состоится 2 и 3 декабря 2013 года. Главные цели Группы экспертов, изложенные в Совместной декларации, в которой определена стратегия ("дорожная карта") в целях установления для железнодорожного транспорта правовых условий, эквивалентных условиям, используемым применительно к конкурирующим видам транспорта, включая следующие элементы:

а) введение 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;

б) анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих большое значение для создания единого железнодорожного права;

с) унификация международного железнодорожного права, с тем чтобы разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом от Атлантического до Тихого океана;

д) на основе достигнутого консенсуса по единому железнодорожному праву определение соответствующей системы управления единым железнодорожным правом с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (Межправительственной организации по ме-

ждународным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и др.), а также международных организаций на других видах транспорта;

е) поддержка как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем.

44. Рабочая группа приняла к сведению эту информацию, график заседаний и подробный план работы Группы экспертов на следующие два года. Рабочая группа одобрила шаги, предпринятые Группой экспертов, и сочла, что единое железнодорожное право должно создаваться при участии заинтересованных государств – членов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. С учетом важного значения работы Группы экспертов Рабочая группа предложила включить в следующую повестку дня КВТ специальную ссылку на единое железнодорожное право. Рабочая группа поручила секретариату представить на ее следующей сессии информацию о последних изменениях в работе Группы.

XI. Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/4

45. Рабочая группа напомнила, что она поручила секретариату разработать в сотрудничестве с Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) вопросник по показателям производительности на железнодорожном транспорте и направить его странам для заполнения. Рабочая группа просила также секретариат подготовить анализ показателей производительности на железнодорожном транспорте на основе ответов на вопросник.

46. Секретариат сообщил Рабочей группе, что на этот вопросник ответили 20 стран. Кроме того, в секретариат поступили многочисленные замечания относительно расчета этих показателей. Эти замечания касаются, главным образом, необходимости дальнейшего рассмотрения этих показателей, переоценки их стабильности, принятия четких определений и установления общих согласованных целей, касающихся их толкования. В частности, эти замечания были сосредоточены на следующих аспектах:

a) Отсутствие определений каждого показателя: что это означает? Какова средняя оценка каждого показателя? Почему он полезен?

b) Почему в показателях упоминается "протяженность используемой сети км"? Они относятся к линиям или путям?

c) Некоторые показатели являются одинаковыми, например C1 и D2.

d) Показатель, относящийся к происшествиям на железнодорожном транспорте, является слишком общим. Относится ли он к случаям смерти, самоубийства или как к одним, так и к другим?

e) Тонно-км брутто и тонно-км нетто. В чем разница между ними и как рассчитывать тонно-км нетто?

f) Следует ли включать в отчетность системы легкорельсового городского транспорта/метро?

g) При упоминании сотрудников имеются в виду сотрудники управляющего структурой или общее число сотрудников в железнодорожном секторе?

h) Когда задается вопрос о производительности локомотивов и вагонов, имеются в виду пассажирские или грузовые перевозки?

47. Секретариат сообщил Рабочей группе, что ему не удалось подготовить официальный документ по показателям эффективности на железнодорожном транспорте (ECE/TRANS/SC.2/2013/4) из-за несоответствия поступивших данных. Поэтому секретариат предложил подготовить к следующей сессии Рабочей группы официальный документ, в котором были бы рассмотрены все замечания, поступившие от правительств, и показатели для утверждения Рабочей группой.

48. Рабочая группа приняла к сведению обзор показателей производительности на железнодорожном транспорте, которые были представлены секретариатом на основе замечаний, поступивших от правительств. Рабочая группа приняла предложение секретариата относительно необходимости пересмотра и уточнения показателей производительности. Поэтому она поручила секретариату подготовить к своей следующей сессии официальный документ, содержащий пересмотренные показатели производительности железнодорожного транспорта, для рассмотрения и утверждения Рабочей группой.

XII. Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 11 повестки дня)

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

Документация: публикация ЕЭК ООН

49. Секретариат проинформировал Рабочую группу о результатах работы последней сессии Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и об основных решениях, принятых на ней, а также об окончательном докладе/публикации Группы.

50. Группа экспертов была учреждена Исполнительным комитетом (Исполкомом) в мае 2011 года. Она провела два совещания в 2011 году (в сентябре и ноябре), три – в 2012 году (в апреле, октябре и декабре) и одно – в 2013 году (в марте), на котором Группа завершила свою работу. Группа представила полный доклад о результатах своей деятельности в виде публикации (ECE/TRANS/WP.5/2013/2, публикация ЕЭК ООН) Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в сентябре 2013 года для рассмотрения. Публикуемый доклад имеет следующую структуру:

- a) Введение
- b) Глава 1: Изменение климата: физическая основа
- c) Глава 2: Последствия изменения климата для транспорта
- d) Глава 3: Анализ с использованием вопросника
- e) Глава 4: Опыт и практика конкретных стран
- f) Глава 5: Выводы и рекомендации в отношении политики
- g) Приложения:
 - i) Приложение I: Информация об отдельных исследованиях, посвященных последствиям изменения климата для транспорта

- ii) Приложение II: Международная конференция по адаптации транспортных сетей к изменению климата и мнения экспертов
- iii) Приложение III: Вопросник
- iv) Приложение IV: Подробный анализ ответов на вопросник
- v) Приложение V: Отобранная литература, имеющая отношение к дальнейшему изучению последствий изменения климата для международных транспортных сетей.

51. В частности, в докладе Группы экспертов:

- a) проанализированы все существующие прогнозы и обзоры в области изменения климата;
- b) определены потенциальные климатические последствия для транспортной инфраструктуры, в том числе для портов и маршрутов, соединяющих их с внутренними регионами;
- c) выявлены существующие передовые подходы в области национальной политики и управления рисками, а также в сфере разработки соответствующих стратегий для повышения устойчивости транспортных сетей;
- d) произведена оценка имеющейся информации и аналитических данных о последствиях изменения климата для транспортных сетей в регионе ЕЭК и за его пределами;
- e) собрана и проанализирована информация обо всех инициативах в области планирования, управления, организации и по другим вопросам в целях адаптации транспортных сетей к изменению климата;
- f) сформулированы рекомендации и предложения для правительств государств-членов, направленные на повышение адаптируемости транспортных сетей к изменению климата.

52. Рабочая группа приняла к сведению сообщение, сделанное метеорологом и руководителем железнодорожного проекта в Институте повсеместной метеорологии (УБИМЕТ) г-ном С. Айзенбахом. Его выступление было посвящено прогнозам погоды, стихийным бедствиям и представлению передовых методов. В заключение представитель УБИМЕТ вынес следующие рекомендации:

- a) на этапе планирования новых железнодорожных линий принимать во внимание будущее изменение климата и метеорологические условия;
- b) повышать осведомленность железнодорожных организаций об изменении климата и экстремальных погодных явлениях;
- c) поощрять передачу знаний другим компаниям, научным учреждениям, сетям и железным дорогам.

53. Рабочая группа приняла к сведению новую публикацию ЕЭК ООН и результаты работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и высоко оценила проделанную работу. Рабочая группа поручила секретариату проинформировать Рабочую группу на следующей сессии об изменениях в вопросах адаптации и железных дорог.

В. Смягчение последствий изменения климата: материалы, касающиеся инструмента ForFITS ЕЭК ООН

54. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в 2012–2013 годах в рамках проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Цель проекта заключается в разработке и внедрении инструмента оценки и мониторинга выбросов диоксида углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" транспортной политики, для содействия смягчению последствий изменения климата. Этот инструмент оценки, в том числе "преобразователь" политики, может подготовить почву для создания будущих систем внутреннего транспорта, вследствие чего он и получил название ForFITS ("для будущих систем внутреннего транспорта"). Рабочая группа отметила следующие достижения в рамках этого проекта:

- a) организацию международного совещания экспертов (МСЭ) для повышения осведомленности, предупреждения дублирования и сбора материалов в целях создания инструментария ForFITS;
- b) экспертное обсуждение;
- c) глобальную оценку и доклад о положении дел;
- d) подготовку инструментария ForFITS.

55. Кроме того, Рабочая группа отметила, что следующие шаги в рамках осуществления проекта включают проведение конкретных экспериментальных проектов в двух странах в каждом из пяти регионов, разработку интернет-руководства для пользователей, рабочие совещания по наращиванию потенциала и учебные мероприятия для представителей директивных органов и технических экспертов.

56. Рабочая группа высоко оценила работу, проделанную секретариатом в области смягчения последствий, и поручила секретариату представить, по возможности, на следующей сессии конкретный пример использования ForFITS на железных дорогах.

С. Выбросы из дизельных двигателей

Документация: неофициальный документ № 3 (2013 год)

57. Секретариат проинформировал Рабочую группу о выбросах из дизельных двигателей (неофициальный документ № 3 (2013 год)) с учетом инициативы Отдела окружающей среды ЕЭК ООН, связанной с докладом, подготовленным Международным агентством по изучению рака (МАИР). В 2012 году в этом докладе был сделан вывод о том, что выбросы из дизельных двигателей являются канцерогенными для человека.

58. Секретариат подготовил этот документ для изложения основной информации о некоторых из последних важных изменений в области трансграничного загрязнения воздуха; иллюстрации результатов последних исследований о вредных последствиях дизельных выхлопов для здоровья населения; а также информирования SC.2 о развитии технологии производства дизельных двигателей и их замене электрическими двигателями, которые сводят к минимуму или даже устраняют все вредные последствия для здоровья населения.

59. Рабочая группа приняла к сведению этот неофициальный документ и поручила секретариату проинформировать ее об изменениях в этом вопросе на ее следующей сессии. Рабочая группа также поручила секретариату рассмотреть на следующей сессии вопрос о разработке технологии производства локомотивов и о выбросах из локомотивов.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/5

60. Представитель ГД по мобильности и транспорту г-н Франк Йост выступил с сообщением о четвертом пакете мер в области железнодорожного транспорта и об усилиях ЕС по завершению формирования единого европейского железнодорожного пространства и по стимулированию конкурентоспособности и экономического роста в Европе. Основные мысли, выраженные в сообщении представителя ЕС, сводятся к следующему:

а) доля пассажирских перевозок сохраняется на уровне 6% (несмотря на стремительный рост в сети высокоскоростных железных дорог); весьма недостаточная потребительская удовлетворенность (железнодорожные перевозки занимают 27 место из 30 в сфере услуг); инвестиции в объекты жизнеобеспечения населения в 2009 году составили 25 млрд. евро; государственные субсидии для выполнения обязательств по оказанию услуг общего пользования (ОУОП) в 2009 году составили 21 млрд. евро; внутренний рынок по-прежнему фрагментирован по линиям государственных границ; продолжительные и дорогостоящие процедуры выдачи разрешений для подвижного состава и предприятий;

б) четвертый пакет мер стимулирует проникновение на рынок за счет уменьшения административных и технических барьеров, открывает внутренние пассажирские железнодорожные перевозки для конкуренции и исключает дискриминацию на основе эффективного управления инфраструктурой;

с) в основе четвертого пакета мер лежат следующие три элемента: i) установление последовательных процедур выдачи разрешений для обеспечения эксплуатационной совместимости и безопасности, ii) открытие внутренних рынков пассажирских перевозок, iii) создание более совершенных структур и систем управления для управляющих инфраструктурой.

61. Представитель Сообщества европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД) г-н Ксавье Мартен выступил с сообщением по вопросу о разработке концепции бесперебойных перевозок с Дальнего Востока в Центральную и Восточную Европу. Его выступление было сосредоточено на следующих основных аспектах:

а) Развитие рынка железнодорожных грузовых перевозок в Юго-Восточной Европе.

б) Рост конкуренции между различными видами транспорта:

i) Достижение значительного прогресса в области конкуренции между различными видами транспорта:

1. доля новых участников на рынке в 2006 году: 14%;
2. доля новых участников на рынке в 2008 году: 19%;
3. доля новых участников на рынке в 2010 году: 25%.

ii) Сокращение доли железнодорожных перевозок в рамках наземного транспорта на 2,3 пункта: с 18,5% в 2000 году до 16,2% в 2010 году.

с) Увеличение доли новых участников на рынке железнодорожных грузовых перевозок до 25% в 2010 году с уменьшением общей доли железнодорожного транспорта на 2,3% в период с 2000 по 2010 годы.

62. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом справочный документ о реформе в области железнодорожного транспорта и поблагодарила ораторов за безупречные сообщения. По мнению Рабочей группы, реформа на железнодорожном транспорте служит одним из важных параметров развития и конкурентоспособности железных дорог. Рабочая группа поручила секретариату представить на следующей сессии информацию о дальнейших изменениях в этой области и рассмотреть на следующей сессии Группы вопрос о конкурентоспособности железных дорог.

XIV. Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 13 повестки дня)

A. Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/6

63. Рабочая группа напомнила, что на шестьдесят шестой сессии она была проинформирована секретариатом о деятельности по облегчению пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок (ECE/TRANS/SC.2/2012/6), что предполагает использование механизмов мониторинга осуществления нового приложения 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год) (Конвенции о согласовании). Поскольку вопросы применения Конвенции о согласовании относятся к компетенции ее Договаривающихся сторон, секретариат и соответствующие рабочие органы заинтересованных международных организаций (ОСЖД, ОТИФ и т.д.) могут играть важную роль в оказании помощи странам в деле соблюдения положений нового приложения 9.

64. Рабочая группа также напомнила, что на своей последней сессии она поручила секретариату подготовить вопросник для рассмотрения и утверждения. Секретариат проинформировал Рабочую группу о справочном документе (ECE/TRANS/SC.2/2013/6), касающемся вопросника по аспектам облегчения пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок.

65. Рабочая группа приняла к сведению и утвердила 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 поручила секретариату распространить предлагаемый вопросник и представить на ее следующей сессии информацию об ответах на этот вопросник.

В. Согласование технических требований различных железнодорожных систем

66. Рабочая группа была проинформирована представителем ОСЖД г-ном Виктором Жуковым о последних изменениях в технических аспектах эксплуатационной совместимости стандартной железнодорожной колеи (1 435 мм) и широкой колеи (1 520 мм). Рабочая группа ОСЖД/ЕЖДА по "эксплуатационной совместимости стандартной железнодорожной колеи (1 435 мм) и широкой колеи (1 520 мм)" была учреждена в 2006 году и на сегодняшний день провела 28 совещаний на основе подписанного меморандума о договоренности (МОД). Рабочая группа ОСЖД/ЕЖДА подготовила следующие документы:

- a) "Подсистема: инфраструктура, железнодорожный путь и путевое хозяйство" (ИНФ);
- b) "Электроснабжение" (ЭНЕ);
- c) "Локомотивы и железнодорожный подвижной состав" (ЛОК);
- d) "Сигнализация, централизация и связь" (СЦС).

67. Продолжена работа над документами "Пассажирыские вагоны" (ПАС), "Грузовые вагоны" (ВАГ) и "Оперативная деятельность" (ОПЕ). На основе проделанной работы ЕЖДА смогла вынести рекомендацию для ЕК о включении железнодорожных систем с колеей 1 520 мм в ТТЭС наравне с железнодорожными системами с колеей 1 435 мм. Таким образом, как заявила ОСЖД, из этого следует, что ЕС признал необходимость включения железнодорожных систем с колеей 1 520 мм в законодательство ЕС.

68. Рабочая группа приняла к сведению сообщение ОСЖД о ходе работы по усовершенствованию технических аспектов эксплуатационной совместимости железнодорожных систем со стандартной железнодорожной колеей (1 435 мм) и широкой колеей (1 520 мм) и просила эту организацию представить информацию об изменениях в данной области на следующей сессии.

XV. Обзор железнодорожного транспорта (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/7

69. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом справочный документ с проектом вопросника, который будет направлен странам и железнодорожным администрациям для сбора соответствующих данных (ECE/TRANS/SC.2/2013/7).

70. Рабочая группа приняла к сведению и одобрила проект вопросника для опубликования обзора железнодорожного транспорта, который будет направлен странам и железнодорожным администрациям для сбора соответствующих данных, и поручила секретариату подготовить эту публикацию и проинформировать Рабочую группу о любых изменениях на ее следующей сессии.

XVI. Безопасность на железнодорожных переездах (пункт 15 повестки дня)

71. На своей семьдесят третьей сессии (Женева, 1–3 марта 2011 года) Комитет по внутреннему транспорту обсудил важное значение 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 с учетом всего соответствующего опыта, накопленного такими другими органами, как Европейское железнодорожное агентство (ECE/TRANS/221, пункт 50).

72. Группа экспертов (ГЭ) по безопасности на железнодорожных переездах будет служить международной платформой для обсуждения вопросов повышения безопасности в точках взаимодействия автомобильных и железнодорожных систем посредством объединения специалистов из государственного и частного секторов, а также представителей научных кругов и независимых исследователей. Будет принят подход на основе "безопасной системы", в котором будут учтены пять ключевых элементов (5Э), обычно используемых в сфере безопасности на железнодорожных переездах: взаимодействие, просветительно-воспитательная работа, инженерное обеспечение, правоприменительная деятельность и экономика.

73. В частности, Группа экспертов будет:

а) осуществлять сбор всей соответствующей информации в целях описания и оценки нынешнего состояния безопасности на железнодорожных переездах в государствах – членах ЕЭК ООН и отдельных странах, не являющихся членами ЕЭК ООН;

б) проводить на согласованной основе межстрановое обследование действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов;

в) охарактеризовывать и оценивать ключевые факторы, способствующие созданию опасных условий на железнодорожных переездах, в таких областях, как инфраструктура, национальное законодательство, поведение пользователей, управление, просветительно-воспитательная работа и правоприменительная деятельность;

г) разрабатывать стратегию взаимодействия автомобильного/железнодорожного транспорта с помощью плана вспомогательных действий, который будет способствовать достижению цели повышения безопасности на железнодорожных переездах;

д) разрабатывать и поддерживать сеть контактов в соответствующих областях, включая таких ключевых заинтересованных участников, как правительства, правоприменительные органы, научные круги, отраслевые группы, представители автомобильного и железнодорожного секторов, а также их пользователи, в целях обмена информацией и передовым опытом;

е) разрабатывать общие рамочные условия для направления и поддержки процесса согласованной реализации инициатив, которые послужат наилучшими образцами в работе по повышению безопасности на железнодорожных переездах;

g) изучать возможность разработки (экспериментальных) проектов, призванных обеспечить уделение приоритетного внимания осуществляемым инициативам безопасности на базе системного подхода;

h) рассматривать вопросы организации рабочих совещаний в поддержку основных целей, которые будут намечены в стратегическом плане действий;

i) наблюдать за эффективным и устойчивым осуществлением инициатив, предпринимаемых в рамках этой стратегии, и представлять соответствующую информацию, включая рекомендации по мероприятиям для исправления ситуации в таких областях, как меры безопасности, меры чрезвычайного реагирования, инструменты управления рисками и учебные программы;

j) определять будущие стратегические и оперативные потребности в исследованиях, а также механизмы для достижения целей, по возможности с учетом наличия имеющихся ресурсов.

74. Первое совещание этой группы состоится 20 января 2014 года. Со всей соответствующей информацией по этому вопросу можно ознакомиться на следующем веб-сайте: www.unecce.org/trans/roadsafe/eg_level_crossings_01.html.

75. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о работе совещания Группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах, которое пройдет под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту, и поручила секретариату представить более подробную информацию на следующей сессии.

XVII. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов (пункт 16 повестки дня)

76. Рабочая группа приняла к сведению переданную Председателем Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) г-ном Анри Майром информацию о ходе пересмотра Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (грузовые транспортные единицы) и поручила секретариату проинформировать Рабочую группу о соответствующей деятельности на следующей сессии.

77. Рабочая группа отметила, что на своей третьей сессии (15–17 октября 2012 года) Группа экспертов по пересмотру Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ) завершила разработку первого проекта всеобъемлющего Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекса ГТЕ), с которым можно ознакомиться только на английском языке на следующем веб-сайте: www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf.

78. Проект кодекса был передан Подкомитету ИМО по опасным грузам, твердым грузам и контейнерам для рассмотрения на его восемнадцатой сессии (16–20 сентября 2013 года), и были внесены предложения по ряду незначительных поправок к нему. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике приняла к сведению доклад секретариата (ECE/TRANS/WP.24/2013/2) о ходе работы и в принципе одобрила Кодекс практики с учетом незначительных поправок, которые будут согласованы на заключительной сессии Группы экспертов, запланированной на 4–6 ноября 2013 года.

79. После того как Группа экспертов завершила разработку Кодекса практики (Кодекса ГТЕ) и секретариат свел его воедино, Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике обратилась к Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК ООН с просьбой одобрить на его предстоящей сессии (25–27 февраля 2014 года) Кодекс ГТЕ и оказать содействие в его широком распространении, в том числе посредством создания конкретного веб-сайта.

XVIII. Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 4 (2013 год)

80. Рабочая группа была проинформирована представителем ГД по мобильности и транспорту г-ном Франком Йостом о последних изменениях на железнодорожном транспорте.

81. Рабочая группа выразила признательность г-ну Йосту за его всеобъемлющий доклад и просила передать ей обновленную информацию о деятельности ЕС в области железнодорожного транспорта на следующей сессии.

XIX. Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 18 повестки дня)

82. Рабочая группа была проинформирована представителем ОСЖД г-ном Виктором Жуковым о деятельности ОСЖД в 2013 году:

а) в контексте улучшения движения и развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД был подготовлен и утвержден типовой проект меморандума о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожного транспортного коридора ОСЖД. Кроме того, была разработана новая предварительная структура комплексных планов по совершенствованию перевозочного процесса и развитию транспортных коридоров ОСЖД в перспективе до 2020 года;

б) Комиссия по транспортному праву обеспечила активную разработку комплексных изменений и дополнений к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Кроме того, проделана работа по уточнению положений проекта конвенции по прямым международным железнодорожным перевозкам;

в) деятельность Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам была сосредоточена на усовершенствовании существующих международных соглашений и договоров в области управления комбинированными перевозками по маршрутам Европа–Азия, а также тарифов на грузовые транзитные перевозки; на обновлении применимых правил использования грузовых вагонов в международных железнодорожных перевозках в целях обеспечения их гармонизации с сопоставимыми международными нормативными документами;

г) Комиссия по пассажирским перевозкам согласовала графики движения, процедуры формирования пассажирских составов и комплектования таких составов вагонами для международных перевозок.

83. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована представителем МСЖД г-ном Николасом Крейвеном о деятельности МСЖД в 2013 году:

а) в 2013 году МСЖД опубликовал железнодорожный справочник, в котором впервые представлены агрегированные данные на рабочем уровне;

б) подготовлен онлайн-механизм для расчета внешних издержек. С более подробной информацией можно ознакомиться на следующем веб-сайте: www.externalcost.eu;

в) частично финансируемый ЕС проект CLEAN-ERD по разработке, совершенствованию и интеграции технологий снижения выбросов для тепловозов и рельсовых транспортных средств;

г) финансируемый ЕС исследовательский проект MERLIN (7,1 млн. евро, 19 партнеров, дата завершения – сентябрь 2015 года), главная цель которого состоит в том, чтобы исследовать и продемонстрировать жизнеспособность комплексной системы управления для достижения более устойчивого и оптимизированного использования энергии на европейских железнодорожных магистралях.

84. Рабочая группа выразила признательность заместителю Председателя Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) г-ну Виктору Жукову и руководителю Отдела устойчивого развития (МСЖД) г-ну Николасу Крейвену за их всеобъемлющие сообщения и просила представить обновленную информацию о деятельности их организаций в области железнодорожного транспорта к ее следующей сессии.

XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)

85. Рабочая группа переизбрала г-на Кшиштофа Кулешу (Польша) Председателем и г-на Хинне Грота (Нидерланды) заместителем Председателя своих сессий в 2014 и 2015 годах.

XXI. Проект программы работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 20 повестки дня)

A. Проект программы работы и двухгодичная оценка за 2014–2015 годы

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/8

86. Рабочая группа напомнила, что на своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 3 и 4 ноября 2011 года, она одобрила показатели достижений для оценки ожидаемых результатов в 2012 и 2013 годах (ECE/TRANS/SC.2/216, пункты 55 и 56). В соответствии с решением КВТ о рассмотрении программы работы один раз в два года и о проведении следующего обзора в 2014 году Рабочая группа обсудила свою программу работы на 2014–2015 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки (ECE/TRANS/SC.2/2013/8).

87. Рабочая группа утвердила свою программу работы на 2014–2015 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки, содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.2/2013/8.

В. Проект плана работы на 2014–2018 годы

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2013/9

88. В соответствии с предложением Бюро КВТ от 20 июня 2011 года Рабочая группа пересмотрела свой традиционный четырехлетний план работы на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/SC.2/2013/9), а также обязательную программу работы на 2014–2015 годы и двухгодичную оценку.

89. Рабочая группа приняла свой план работы на 2014–2018 годы, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/2013/9.

XXII. Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 5 (2013 год)

90. В контексте прочих вопросов было обсуждено предложение Российской Федерации о разработке новой конвенции облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Российская Федерация и ОСЖД выдвинули ряд аргументов в пользу разработки новой конвенции в данной области вместо присоединения к устаревшей Конвенции 1952 года (неофициальный документ № 5 (2013 год)). Рабочая группа была проинформирована ОСЖД о том, что компетентные органы Беларуси, Болгарии, Казахстана, Латвии, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации и ОТИФ одобрили эту идею, в частности с учетом стремительного развития международной сети перевозок на высокоскоростных составах, требующего введения новых методов ЭОД и реализации других инновационных решений для обеспечения процедур оперативного пересечения границ.

91. Рабочая группа приняла к сведению просьбу Российской Федерации и ОСЖД о разработке новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии КВТ официальный документ с полученными комментариями для целей информирования.

XXIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 22 повестки дня)

92. В предварительном порядке шестьдесят восьмую сессию Рабочей группы планируется провести в Женеве 24–26 ноября 2014 года.

XXIV. Резюме решений (пункт 23 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.