



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Шестьдесят девятая сессия**

Женева, 23–25 ноября 2015 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Проект Трансьвропейской железнодорожной  
магистрали (ТЕЖ)****Информация о развитии проекта Трансьвропейской  
железнодорожной магистрали (ТЕЖ)****Представлено управляющим проекта ТЕЖ****I. Цели проекта**

1. Основная цель проекта Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) состоит в повышении качества и эффективности операций по перевозке, оказании содействия процессу интеграции европейских систем транспортной инфраструктуры и развитию взаимосвязанной и эффективной системы железнодорожных и комбинированных перевозок в соответствии с общеевропейскими соглашениями по вопросам развития инфраструктуры под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

2. К числу различных задач ТЕЖ относятся также содействие в создании и развитии взаимосвязанной и эффективной международной системы железнодорожных и комбинированных перевозок между странами Центральной и Восточной Европы и по территории стран, участвующих в проекте, а также между этими и другими европейскими странами; участие в перераспределении значительного объема перевозок для снижения перегруженности транспортных систем Центральной и Восточной Европы и в смягчении остроты проблем в сфере окружающей среды и безопасности на основных международных железнодорожных маршрутах этих стран.

**II. Изменения в рамках ТЕЖ в 2014–2015 годах**

3. Новые руководители проекта ТЕЖ г-н Геннадий И. Бессонов и г-н Андреас К. Циммер, избранные на сессиях Руководящего комитета в 2013 году, приступили к исполнению своих обязанностей 1 января 2014 года.



4. Основные цели управляющих проектом на 2014 год сводятся к следующему:

а) активизация мероприятий в рамках ТЕЖ на основе внедрения ориентированной на достижение результатов программы работы, в которой будут учтены потребности и пожелания государств-членов и которая позволит получить конкретные и ощутимые результаты;

б) укрепление сотрудничества с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) ЕЭК ООН для обеспечения взаимодействия, подготовки конкретных предложений по проекту и проведения мероприятий по интермодальным вопросам, а также для недопущения дублирования в работе;

в) организация и подготовка высококачественной технической и административной документации, включая программу работы и смету расходов на 2014–2015 годы для сессий Руководящего комитета и технических рабочих совещаний для государств – участников ТЕЖ;

г) завершение работы по всем таким нерешенным административным вопросам, как контракты управляющих проекта, контракт по управлению ТЕЖ, закупка офисной техники.

5. К числу основных достижений в рамках проекта ТЕЖ за 2014 год относится нижеследующее.

а) Генеральный план для высокоскоростного железнодорожного пути: управляющие проектом ТЕЖ и консультанты тесно сотрудничали с секретариатом SC.2 в процессе подготовки общей методологии составления генерального плана для высокоскоростной сети в регионах ЕЭК ООН и ТЕЖ. Пересмотренная общая 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. Кроме того, был подготовлен круг ведения для консультанта, который окажет в рамках проекта ТЕЖ помощь с целью выполнения этой трудной задачи.

б) Проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС): перед группами экспертов ЕАТС была поставлена амбициозная задача облегчения координации комплексных графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных маршрутов. Эксперты согласились с тем, что в интересах экономии сил и времени столь ответственную и сложную задачу следует подготовить и выполнить в сотрудничестве с различными партнерами. Управляющие проекта ТЕЖ приняли участие в совещаниях ЕАТС и решили распространить вопросник/шаблон ЕАТС среди всех соответствующих государств – участников ТЕЖ, с тем чтобы обеспечить сбор данных из Восточной Европы. Кроме того, осуществлялось сотрудничество обоих проектов в целях анализа ожидаемых грузо- и пассажиропотоков между Европой и Азией. ТЕЖ и ЕАТС являются проектами в области инфраструктуры, между которыми в различных видах осуществляется взаимодействие, которое следует использовать. Управляющие проектом ТЕЖ занимаются данным вопросом.

в) Безопасность на железнодорожных переездах: управляющие проектом ТЕЖ в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по автомобильному транспорту и SC.2 занимались выявлением областей взаимодействия. Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах обсудила вопрос о пользе ТЕЖ как механизма выполнения задачи анализа и разработки инструментария для оценки риска на железнодорожных переездах. Кроме того, при содействии внешнего

консультанта было проведено обсуждение вопроса о разработке базы данных о железнодорожных переездах – их числе, типах, вариантах использования и т.д. – в регионе ТЕЖ. На сессиях Руководящего комитета проекта в 2015 году следует более подробно обсудить и согласовать оба вида этой деятельности.

d) Единое железнодорожное право: вопросы объединения обоих действующих железнодорожных режимов – Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), – а также формирования единого международного режима железнодорожных перевозок представляют интерес для стран ТЕЖ. Такой режим позволил бы повысить эффективность железнодорожного сообщения и, следовательно, облегчить задачи государств – участников ТЕЖ, связанные с экспортом и импортом, а также повысить конкурентоспособность их соответствующих железнодорожных предприятий. Управляющие проектом ТЕЖ приняли участие в совещаниях Группы экспертов по единому железнодорожному праву с целью внесения соответствующего вклада в их проведение, информирования государств – участников ТЕЖ об изменениях, а также обеспечения для государств – участников ТЕЖ возможности подписания и ратификации в числе первых новой конвенции после ее подготовки.

e) Стимулирование реализации проекта ТЕЖ/привлечения новых государств-участников: одна из основных задач управляющих проектом заключается в стимулировании деятельности ТЕЖ и в привлечении к его реализации новых государств-участников. В этой связи и с учетом решения Руководящего комитета управляющие проектом установили связи и приступили к переговорам с правительствами некоторых стран, имеющих стратегическое значение для проекта. В рамках первых попыток в этой связи были задействованы Беларусь, Венгрия, Германия, Греция и Италия.

f) Административные вопросы: еще одной важной задачей для управляющих проектом ТЕЖ стало обеспечение функционирования управления ТЕЖ. В течение 2014 года им удалось обновить все офисное оборудование, что позволило повысить эффективность офисной деятельности и, таким образом, обеспечить готовность к осуществлению всех новых амбициозных задач и видов деятельности. Кроме того, был нанят консультант для i) оказания содействия в организации сессий, заседаний и рабочих совещаний, указанных в программе работы на 2014 год, обеспечения участия в них и подготовки их документов; ii) оказания содействия Центральному управлению проекта (ЦУП) ТЕЖ в осуществлении последующих мероприятий в контексте пересмотра Генерального плана ТЕЖ и в наблюдении за соответствующей деятельностью; iii) оказания ЦУП ТЕЖ содействия в стимулировании реализации итогов и результатов деятельности, указанной в программе работы ТЕЖ.

### III. Деятельность в 2015 году

б. Руководство проектом ТЕЖ на тридцать седьмой сессии Руководящего комитета ТЕЖ (Женева, 24 и 25 ноября 2014 года) предложило указать в программе работы ТЕЖ на 2015 год следующие виды деятельности, подлежащие осуществлению:

- a) Взаимодействие
- полная интеграция в общеевропейские и азиатские сети и коридоры;
  - сотрудничество с ЕС, ОСЖД и проектом ЕАТС;

- сотрудничество в управлении коридорами за пределами границ ЕС;
  - гармонизация высокоскоростной сети в регионе ТЕЖ, прием на работу консультанта, начало реализации проекта.
- b) Транспарентность
- новая домашняя страница ТЕЖ в Интернете с пересмотренной информацией;
  - увеличение числа участников ТЕЖ, принятие решения о том, с какими странами следует связаться и какие страны, возможно, следует посетить.
- c) Нарращивание потенциала
- рассмотрение возможностей подготовки в сотрудничестве с проектом ЕАТС комплексного исследования по грузовым потокам между Азией и Европой в рамках всех видов транспорта.
- d) Безопасность
- сотрудничество с ЕЭК ООН в подготовке вопросника для проведения обзора по всем железнодорожным переездам в сети ТЕЖ, включая оценку уровня риска.
- e) Развитие
- пересмотр Генерального плана ТЕЖ и отчет о его реализации;
  - расширение процесса сбора данных ТЕЖ на страны, не являющиеся участниками ТЕЖ (будущие перспективы).
- f) Управление
- перемещение ЦУП ТЕЖ (подготовка и завершение разработки нового соглашения между принимающей страной и странами – членами ТЕЖ);
  - подготовка нового соглашения о Целевом фонде для проекта ТЕЖ;
  - организация двух сессий Руководящего комитета ТЕЖ;
  - организация рабочего совещания ТЕЖ в Стамбуле.

#### **IV. Тридцать восьмая сессия Руководящего комитета ТЕЖ**

7. Тридцатая восьмая сессия Руководящего комитета ТЕЖ состоялась в Стамбуле, Турция, 28 апреля 2015 года. Наиболее важные выводы, сделанные Руководящим комитетом, можно кратко изложить следующим образом:

a) ЦУП было также предложено продолжать его деятельность по укреплению взаимодействия сети ТЕЖ посредством использования контактов, установленных с Европейской комиссией, ОСЖД и Проектом ЕАТС.

b) Руководящий комитет рассмотрел документ, подготовленный секретариатом, относительно КВ консультанта, который займется разработкой Генерального плана высокоскоростной сети ТЕЖ. Руководящий комитет решил, что этот документ требует дальнейшего рассмотрения и что дополнительные замечания следует передать в секретариат не позднее 5 мая 2015 года. ЦУП следует обеспечить необходимую координацию между членами Руководящего комитета для выбора наиболее достойного кандидата на эту должность.

c) Что касается стимулирования ТЕЖ и соответствующей деятельности, то ЦУП ТЕЖ следует подготовить новый проект брошюры ТЕЖ на основе замечаний, поступивших от стран, уточнить ее формулировки, дополнить ее соответствующими схемами, картами и цифровыми данными и представить окончательный проект за месяц до начала тридцать девятой сессии Руководящего комитета для его утверждения на этой сессии.

d) Руководящий комитет поручил ЦУП приступить к работе по предварительному технико-экономическому анализу отдельных железнодорожных коридоров. Эта задача должна включать также деятельность по гармонизации базовых параметров оперативной совместимости в этих коридорах.

e) Участники сессии обратились к ЦУП с просьбой продолжать взаимодействие с секретариатом ЕЭК ООН по аспектам соединения портов с внутренними районами и возможного вклада проекта ТЕЖ в эту работу.

f) Комитет подтвердил, что 31 мая 2015 года – это по-прежнему предельный срок для представления докладов (3 шаблона):

- i) об осуществлении Генерального плана в течение 2014 года;
- ii) о возможных изменениях в статусе основной сети ТЕЖ за период после 1 января 2015 года; и
- iii) о соответствующих картах ТЕЖ, которые были распространены ЦУП.

g) Комитет также принял к сведению предложение, поступившее от правительства Сербии, вызвавшегося разместить в своей стране Управление ТЕЖ сроком на один год. Комитет выразил благодарность правительству Сербии за это любезное предложение и одобрил его.

h) Секретариат ЕЭК ООН и представитель Австрии проинформировали Руководящий комитет о статусе контракта заместителя управляющего ТЕЖ. Руководящий комитет признал наличие трудностей, а также тот факт, что заместитель управляющего проекта все это время функционирует в рамках проекта без официального контракта.

i) Комитет принял к сведению сообщение представителя ЕЭК ООН о поступлениях в Целевой фонд и понесенных расходах в 2014 году, согласно которому финансовое состояние проекта было сочтено весьма устойчивым.