



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

Женева, 15–17 ноября 2023 года

Пункт 18 предварительной повестки дня

**Деятельность Комитета по внутреннему
транспорту и его вспомогательных органов****Согласование системы управления и пересмотр мандата
Рабочей группы по железнодорожному транспорту****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).
2. На своей восьмьдесят пятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) а) призвал все рабочие группы рассмотреть и согласовать свои круг ведения (КВ) и правила процедуры (ПП) с КВ и ПП КВТ и б) решил продолжить процесс пересмотра мандатов своих рабочих групп в течение 2023 года, отметив, что он проходит с учетом более широкомасштабных преобразований после одобрения Экономическим и Социальным Советом пересмотренного КВ КВТ (документы ECE/TRANS/328, пункты 16 и 18).
3. В контексте решений КВТ Председатель КВТ и директор Отдела устойчивого транспорта просили председателей рабочих групп КВТ, в том числе SC.2, поддержать ключевые решения КВТ и внести свой вклад в их реализацию посредством:
 - согласования своих КВ и ПП с КВ и ПП КВТ, где это целесообразно;
 - участия в процессе пересмотра своих мандатов в соответствии с предложенным порядком путем представления необходимой информации.
4. Настоящий документ содержит предложение по запрашиваемому вкладу SC.2.

II. Согласование круга ведения и правил процедуры

5. На своей семьдесят четвертой сессии (18–20 ноября 2020 года) SC.2 пересмотрела свой КВ в целях приведения его в соответствие со Стратегией КВТ



на период до 2030 года (ECE/TRANS/SC.2/2020/1). Пересмотренный КВ был утвержден КВТ на его восемьдесят третьей сессии в феврале 2021 года.

6. На своей семьдесят шестой сессии (16–18 ноября 2022 года) SC.2 согласовала собственные ПП, приведенные в соответствие с ПП КВТ (ECE/TRANS/SC.2/237). На этой сессии КВ SC.2 был дополнительно обновлен, так чтобы он отражал новые ПП и полностью соответствовал КВ КВТ. Они были утверждены КВТ на его восемьдесят пятой сессии 24 февраля 2022 года (ECE/TRANS/328).

7. В этой связи SC.2, возможно, пожелает отметить, что ее КВ и ПП полностью согласованы с КВ и ПП КВТ.

III. Материалы для процесса пересмотра мандата

8. Информация, содержащаяся в настоящей главе, запрашивается в контексте процесса пересмотра мандата SC.2. Ее структура соответствует предлагаемому порядку пересмотра мандатов, проводимого в 2023 году, и перечню рекомендуемой информации, прилагаемому к упомянутому выше письму Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта.

A. Полномочия вспомогательных органов и система управления

9. Информация о согласовании с КВ и ПП КВТ представлена в главе II настоящего документа.

B. Цель Рабочей группы

10. Цель SC.2 состоит в осуществлении деятельности, связанной с обеспечением надлежащей нормативно-правовой базы для работы железнодорожного транспорта по всему региону, необходимой для достижения цели подпрограммы ЕЭК по устойчивому транспорту, которая заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышении защищенности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора до уровней, которые действительно способствуют обеспечению устойчивости транспорта, в соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года.

C. Области деятельности Рабочей группы

11. Круг ведения SC.2 предусматривает следующие направления деятельности¹:

a) обновление и расширение географического охвата сети Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), увеличение числа договаривающихся сторон СМЖЛ, рассмотрение СМЖЛ в целях возможного применения и в тех случаях, когда это выполнимо, совершенствования существующих стандартов и эксплуатационных параметров; более широкое рассмотрение согласованности между параметрами СМЖЛ и стандартами в области инфраструктуры, установленными в рамках Европейского союза, Евразийского экономического союза и других стран региона ЕЭК, в целях их соответствующей гармонизации (направление А);

b) выявление потребности в новых правовых документах в секторе железнодорожного транспорта для пассажирских и грузовых перевозок, направленных на поощрение дальнейшего перехода к использованию железнодорожных перевозок как наиболее устойчивого вида транспорта и удовлетворение потребностей экономики

¹ В конце каждого направления деятельности в скобках указано соответствующее стратегическое направление Стратегии КВТ.

стран региона в соответствии с концептуальным сдвигом, который начался в транспортном секторе в результате эпидемии COVID-19 (направление А);

с) разработка, совершенствование и поддержание постоянно обновляемых онлайн-инструментов, таких как веб-инструмент, разработанный для мониторинга сети СМЖЛ и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и ее стандартов в области инфраструктуры, а также портал по железнодорожной безопасности (направление В);

d) улучшение интермодальной координации и интеграции железных дорог с другими видами транспорта в целях содействия развитию общеевропейских устойчивых транспортных систем с учетом взаимосвязи сетей ЕЭК категории Е и в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (направление D);

e) содействие развитию «зеленого» транспорта путем проведения обзора технического прогресса в области железнодорожного транспорта, направленного на повышение эффективности транспортных операций (направление В);

f) оказание помощи в разработке согласованных подходов в области безопасности по всему сектору посредством постоянного обсуждения вопросов безопасности на железнодорожном транспорте (направление С);

g) стимулирование развития безопасной железнодорожной системы посредством обмена передовым опытом в этой области (направление D);

h) отслеживание изменений в рамках проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК и изучение дополнительных возможностей для взаимодействия между работой ТЕЖ и SC.2 (направление D);

i) оценка, исследование и обзор тенденций, изменений и возможностей евро-азиатских железнодорожных перевозок и изучение возможностей для дальнейшего содействия реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и взаимодействия с ним, а также подготовка соответствующих выводов и рекомендаций в сотрудничестве с Рабочей группой по тенденциям и экономике (направление С);

j) облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе посредством усовершенствования процедур пересечения границ и гармонизации технических требований различных железнодорожных систем и их функционирования на границах в свете сотрудничества в Контактной группе между Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Европейским железнодорожным агентством (направление А);

k) оказание поддержки в реализации программ групп экспертов и целевых групп, учрежденных Рабочей группой и Комитетом по внутреннему транспорту для рассмотрения технических и правовых вопросов, касающихся железнодорожного транспорта, и обзор рыночных тенденций, потребностей и вызовов в секторе железнодорожных перевозок, при необходимости посредством создания специальных групп экспертов и проведения исследований (направление А);

l) отслеживание изменений в общеевропейских железнодорожных транспортных коридорах в сотрудничестве с Европейской комиссией (направление С);

m) обзор общих тенденций на железнодорожном транспорте и политики в области железнодорожного транспорта, анализ конкретных экономических аспектов железнодорожных перевозок, оказание помощи в сборе, компиляции и распространении статистических данных о железнодорожном транспорте в сотрудничестве с Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6), другими правительственными и неправительственными организациями, группами экспертов и целевыми группами и подготовка докладов, обзоров и публикаций по вопросам развития железнодорожного транспорта и оптимальной практике (направление С).

12. В конце каждого направления деятельности указано соответствующее стратегическое направление Стратегии КВТ на период до 2030 года, чтобы показать, как SC.2 согласует свою работу со Стратегией и реализует последнюю.

13. Деятельность SC.2, указанная в пункте 11 выше, охватывает следующие основные направления работы:

- облегчение перевозок (подпункты a), b), d), h), i), j), k), l) и m));
- безопасность (подпункты c), f) и g));
- экологическая и климатическая устойчивость (подпункты a), b), d) и e));
- инновации (подпункты a), c) и e)).

14. Если говорить о правовых инструментах, касающихся железнодорожного транспорта, то SC.2 обслуживает два соглашения ООН, находящиеся в компетенции КВТ — СМЖЛ и Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. На данный момент СМЖЛ является европейским соглашением и, следовательно, его охват ограничивается регионом ЕЭК. Модельные правила с самого начала носят глобальный характер. SC.2 оказывает также поддержку другим рабочим группам в реализации относящихся к их ведению конвенций и соглашений, связанных с железнодорожным транспортом, о чем будет сказано ниже.

D. Эффективность и практическая польза

1. Внутренний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов Европейской экономической комиссии

15. Как было отмечено, SC.2 является единственным вспомогательным органом КВТ, работа которого охватывает все соответствующие аспекты железнодорожных перевозок в Европе, а по некоторым направлениям выходит за пределы региона ЕЭК. SC.2, вместе со своими вспомогательными органами, вносит вклад в реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года, как это указано в пункте 11 выше. Причем она делает это весьма эффективно, концентрируя свою деятельность в рамках ограниченного времени, отведенного для проведения сессий, и сводя к минимуму работу представителей государств-членов в межсессионные периоды.

2. Внешний параллелизм и/или дублирование деятельности других органов, не относящихся к Европейской экономической комиссии

16. Рабочая группа по железнодорожному транспорту уникальна тем, что ее работа затрагивает железнодорожные перевозки в рамках всего региона и за его пределами, а также охватывает усилия в правовой, нормативной и политической плоскостях. ЕЭК ООН заключила меморандум о взаимопонимании с Международным союзом железных дорог (МСЖД), с которым она тесно сотрудничает по ряду вопросов, актуальных для отрасли с технической точки зрения. SC.2 тесно сотрудничает с ОТИФ и ОСЖД по правовым вопросам, которые выходят за рамки охвата обеих этих организаций. SC.2 сотрудничает также с Европейской комиссией и Европейским железнодорожным агентством по вопросам регулирования, представляющим интерес для государств-членов Европейского Союза. В деятельности SC.2 принимает также участие Евразийская экономическая комиссия. Рабочая группа сотрудничает с Международным транспортным форумом (МТФ) по вопросам политики, а также с УНИДРУА и его органами — по аспектам, связанным с Модельными правилами. Кроме того, SC.2 сотрудничает с рядом многосторонних банков развития в отношении инициатив государственно-частного партнерства. Наконец, в работе SC.2 участвуют ряд национальных и международных объединений.

3. Внутреннее взаимодействие с другими органами Европейской экономической комиссии

17. SC.2 имеет мандат на тесное сотрудничество со следующими органами:

- Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) — Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) тесно увязано с СМЖЛ в дополнение к политическим аспектам развития железнодорожного транспорта и перераспределения перевозок, которое предусматривает развитый железнодорожный компонент в рамках интермодальных перевозок;
- Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) — применительно к соглашениям о пересечении границ, которые имеют отношение к железными дорогами (восемь соглашений), и, в частности, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;
- Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) — в рамках усилий по сбору железнодорожной статистики, а также в связи с разработкой Глоссария по статистике транспорта;
- Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) — в отношении развития логистических коридоров с железнодорожным компонентом.

18. SC.2 вносит вклад в осуществление «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы и сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ, участвующими в этой деятельности.

19. Занимаясь тематикой ГЧП, SC.2 сотрудничает также с Отделом экономического сотрудничества и торговли.

4. Внешнее взаимодействие с другими органами, не относящимися к Европейской экономической комиссии

20. SC.2 тесно сотрудничает с организациями, указанными в пункте 16.

Е. Методы работы

21. Результаты работы SC.2, включая число совещаний, официальных документов, публикаций и баз данных, указываются в программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», планах по программам и программам публикаций:

- 2018 год: ECE/TRANS/2018/21, Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/2018/22;
- 2019 год: ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24;
- 2020 год: ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23;
- 2021 год: ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10;
- 2022 год: ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 и Corr.1;
- 2023 год: ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

22. Все вспомогательные органы Рабочей группы по железнодорожному транспорту — в настоящее время это Комитет по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и Группа экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок — руководствуются правилами процедуры SC.2.

Ф. Основные партнеры

23. Основные партнеры перечислены в пункте 16 выше.

Г. Достигнутые результаты*

24. Информация о результатах, достигнутых SC.2, содержится в докладах КВТ и программах работы КВТ по подпрограмме «Транспорт», упомянутых выше. В последние годы SC.2 вела свою деятельность, опираясь на отраслевые требования, и в результате смогла добиться ряда успехов. Подробная информация о достижениях приведена ниже.

25. Нормативно-правовая деятельность:

- Благодаря недавним усилиям секретариата число договаривающихся сторон СМЖЛ увеличилось до 28. В последние годы предпринимались значительные усилия по модернизации СМЖЛ и связанных с ним документов. В связи с этим SC.2 проводит встречи договаривающихся сторон СМЖЛ для обсуждения его возможных изменений через внесение поправок. Во-первых, во многих странах сеть СМЖЛ регулярно обновляется, что позволяет ей отражать реальные приоритеты и инвестиции на местах. Во-вторых, его полезность для всего спектра заинтересованных сторон повысилась благодаря созданию нового совместного инструмента «ГИС для СМЖЛ/СЛКП», который позволяет наглядно видеть ключевые технические параметры всех сетей, а также позволяет всем заинтересованным сторонам оценить минимальные технические требования для организации движения поезда на конкретном отрезке. В-третьих, совсем недавно Группа экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок внесла предложение о внесении поправок в СМЖЛ в целях включения в него аспектов, связанных с железнодорожными узлами для международных пассажирских перевозок (ECE/TRANS/SC.2/2023/5). Последний вопрос планируется обсудить на семьдесят седьмой сессии Рабочей группы.
- В соответствии с запросом, предусмотренным Стратегией КВТ на период до 2030 года, Рабочая группа продолжила также работу по выявлению, определению и разработке новых правовых документов по мере возникновения соответствующей необходимости у государств-членов. Во-первых, была продолжена разработка единого железнодорожного права, и на семьдесят седьмой сессии Рабочей группы обсуждался предлагаемый текст первой конвенции, подготовленный по итогам этой работы, — Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов.
- В соответствии с рекомендациями Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, а также последующим принятием SC.2, КВТ на своей восемьдесят пятой сессии в феврале 2023 года принял в качестве своего шестидесятого правового документа Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, которые являются важным инструментом для содействия финансированию железнодорожного подвижного состава. Этот инструмент, который носит глобальный характер, является первым документом такого рода, относящимся к компетенции SC.2, и подтверждает, таким образом, новую роль КВТ за пределами региона ЕЭК.
- В последнее время Рабочая группа, через посредство секретариата, оказывает консультативную помощь и поддержку в наращивании потенциала, помогая государствам-членам в их усилиях по присоединению к конвенциям и правовым соглашениям, касающимся железнодорожного транспорта, и их осуществлению. С этой целью был подготовлен документ, разъясняющий данный процесс и шаги, которые необходимо предпринять (ECE/TRANS/SC.2/2020/2).

26. Деятельность в контексте программ политики:

- Рабочая группа занимает ведущее место в процессе обсуждения и в дискуссиях по железнодорожной тематике в регионе и за его пределами, проводя

* Начиная с 2017 года.

специальные рабочие совещания (не менее одного в год) по таким вопросам, как изменение климата, повышение конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок, железнодорожная реформа и развитие международных пассажирских перевозок по железной дороге. Эти рабочие совещания вызвали существенный интерес и привлекли значительное количество участников от государств-членов и заинтересованных сторон со всего мира. Благодаря этим совещаниям государства-члены начали также реализацию инициатив в области регулирования, в частности тех, которые были указаны в предыдущих пунктах. Наконец, SC.2 организовала также специальные мероприятия по ключевым аспектам железнодорожных перевозок, в частности совещание по железнодорожной безопасности, проведенное совместно с МТФ и МСЖД.

- В дополнение к законодательным аспектам, вытекающим из итогов упомянутых выше рабочих совещаний, SC.2 предложила также ряд рекомендаций применительно к КВТ, направленных на поддержку и развитие роли железных дорог в рамках более широкой политики КВТ.

27. SC.2 регулярно, на двухгодичной основе, производит оценку своих результатов с учетом ожидаемых достижений и при необходимости корректирует свою программу работы. На своей семьдесят третьей сессии SC.2 решила сохранить двухгодичную программу работы (документы ECE/TRANS/SC.2/232, пункты 77–79). Обзор программы работы SC.2 и ожидаемые достижения на 2018–2019, 2020–2021 и 2022–2023 годы представлены в документах ECE/TRANS/SC.2/2017/5, ECE/TRANS/SC.2/2019/1 и ECE/TRANS/SC.2/2021/3.

Н. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

28. SC.2 обсудит ожидаемые достижения на предстоящий двухгодичный период в своей программе работы. Ожидаемые достижения на 2024–2025 годы предложены в документе ECE/TRANS/SC.2/2023/9.

29. Рабочая группа отмечает, что, как упоминалось в предыдущих разделах, она весьма успешно сотрудничает с рядом внутренних и внешних заинтересованных сторон в плане содействия развитию железнодорожного сектора посредством своих усилий в области регулирования и разработки политики. Об этом свидетельствуют результаты, которых она достигла за последние годы, упомянутые выше и отраженные в программе работы и двухгодичной оценке; они указывают на высокий уровень эффективности Рабочей группы и ее деятельности. Поэтому она не видит необходимости в изменении текущей траектории работы, направленной на дальнейшую реализацию требований, предусмотренных стратегией КВТ и кругом ведения SC.2. Не видит она и необходимости в пересмотре подхода к какой-либо из тематических областей, включенных в повестку дня ежегодной сессии Рабочей группы, помимо обычной эволюции рабочего процесса, которая происходит ежегодно. Такая эволюция отчасти предполагает расширение деятельности за пределы региона ЕЭК, как это уже произошло в контексте вышеупомянутых Модельных правил. По мере появления аналогичных возможностей SC.2 сможет опираться на опыт, полученный в рамках этих глобальных инициатив и направлений работы, и соответствующим образом обновлять свою деятельность в соответствии со своим КВ. Рабочая группа пришла к выводу, что существенных изменений в мандатах SC.2 не требуется.

30. В настоящее время успешная работа и реализация всех видов деятельности, указанных в настоящем документе и предусмотренных мандатами, возложенными государствами — членами и КВТ на SC.2 и ее вспомогательные органы, осуществляется одним сотрудником категории специалистов Отдела устойчивого транспорта ЕЭК при поддержке второго сотрудника категории специалистов, оказываемой последним в течение части своего рабочего времени. Хотя секретариат и прилагает все усилия для оказания услуг высокого качества, его возможности представляются ограниченными по ряду видов деятельности, осуществляемых SC.2 и ее вспомогательными органами. Поэтому следует рассмотреть вопрос о выделении

секретариату дополнительных людских и бюджетных ресурсов, особенно если SC.2 сочтет желательным активизировать свою деятельность в определенных областях или же включить новые направления работы, которые в настоящее время не относятся к ее компетенции либо сопряжены с расширением географического охвата.
