



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

##### **Шестьдесят четвертая сессия**

Вена, 18–19 ноября 2010 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

##### **Проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)**

### **Проект ТЕЖ: доклад о деятельности в 2009–2010 годах**

Передано Центральным управлением Проекта Трансъевропейской  
железнодорожной магистрали (ЦУП) Организации Объединенных Наций\*

## **I. Цели Проекта ТЕЖ**

1. Проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) служит особой платформой для сотрудничества стран-участниц в области железнодорожного транспорта. Проект содействует и способствует внедрению новых технологий, повышает эффективность международных железнодорожных и комбинированных перевозок и укрепляет синергическое взаимодействие с общеевропейскими соглашениями по вопросам железнодорожной структуры. На межправительственном уровне Проект ТЕЖ является единственным международным региональным форумом, занимающимся темами, представляющими общий интерес для железнодорожного транспорта, и оказывает помощь в достижении более высоких стандартов железнодорожных сетей в участвующих странах.

2. В этом Проекте участвуют 17 стран Центральной, Восточной, Юго-Восточной Европы и Кавказа (Австрия, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия, Чешская Республика). Его исполнительным учреждением является Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

---

\* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока для представления официальной документации.

3. Железнодорожная сеть Проекта ТЕЖ охватывает приблизительно 24 000 км и составляет основу общеевропейских железнодорожных коридоров в регионе ЕЭК. Он оказывает важное содействие в реализации стратегических планов развития транспорта в Европе и расширении трансъевропейской сети (ТЕС-Т) Европейского союза (ЕС) за счет территории соседних стран и регионов.

4. Залогом самообеспечения Проекта является Соглашение о Целевом фонде сотрудничества ТЕЖ, который был создан ЕЭК ООН в 1990 году и финансируется путем прямых взносов его стран-участниц. Это гарантирует реализацию его основных целей, а именно:

a) обеспечение согласованного повышения качества инфраструктуры сети ТЕЖ до уровня параметров Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП);

b) содействие модернизации подвижного состава;

c) оказание помощи участвующим правительствам в повышении эффективности работы железнодорожного транспорта и адаптации организационной структуры железнодорожного транспорта к рыночным условиям управления;

d) создание базы данных о системе железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе;

e) координирование работы по повышению эксплуатационных параметров железных дорог и улучшение положения на пограничных станциях в целях устранения узких мест на железнодорожных линиях в международном сообщении;

f) развитие сотрудничества между странами-участницами в подготовке технических исследований;

g) стимулирование сотрудничества между странами-участницами в области комбинированных перевозок;

h) стимулирование профессиональной подготовки экспертов от стран-участниц.

5. Для достижения этих целей на протяжении последних двух десятилетий Проект занимался организацией совещаний директивных органов, национальных координаторов ТЕЖ, железнодорожных операторов и экспертов в целях облегчения обмена опытом и оптимальной практикой. Проект ТЕЖ также тесно сотрудничает с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

## **II. Совершенствование механизмов управления и функционирования Проекта**

6. 27 июля 2009 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН подписал соглашение с Министром транспорта, почт и телекоммуникаций Словакии о штаб-квартире Проекта ТЕЖ. Заключение такого соглашения обеспечило стабильное и долгосрочное функционирование Центрального управления Проекта

ТЕЖ в Братиславе (Словакия). Это событие произошло в чрезвычайно подходящий момент, когда осуществляется пересмотр Генерального плана Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Подписание этого соглашения не только облегчает завершение процесса пересмотра, но также обеспечивает эффективное продолжение другой деятельности и выполнение задач в рамках Проекта ТЕЖ. Кроме того, оно служит основой, регулирующей оперативный статус и обязательства обеих подписавших его Сторон в отношении функционирования и персонала ЦУП, которое до 31 декабря 2011 года любезно согласилась принять у себя Словакия.

7. Еще одним важным событием для Проекта ТЕЖ и особенно для его четкого взаимодействия с Проектом ТЕА, а также для успешного завершения продолжающегося пересмотра Генерального плана стало назначение г-на Гельмута Мелиха Управляющим Проектом ТЕА на период до 31 декабря 2011 года. Это решение, предложенное г-жой Дорис Бурес, Министром транспорта, инноваций и технологий Австрии, было одобрено Руководящим комитетом Проекта ТЕА и утверждено Исполнительным секретарем ЕЭК ООН. Оно позволило урегулировать трудную ситуацию, создавшуюся в 2009 году, когда завершился срок полномочий прежнего Управляющего Проектом ТЕА. Накопленный на настоящий момент опыт использования этого нового подхода показывает, что такое назначение г-на Мелиха не только не отразилось негативно на деятельности ТЕЖ, но и фактически способствовало укреплению сотрудничества между проектами ТЕА и ТЕЖ и позволило сэкономить бюджетные средства благодаря организации совместных мероприятий и совещаний рабочих групп и представителей обоих проектов.

### **III. Генеральный план ТЕЖ и ТЕА**

8. В Генеральном плане, подготовленном в 2004 и 2005 годах и опубликованном в 2006 году, изложена инвестиционная программа, которая в случае ее реализации будет способствовать экономическому росту в соответствующих странах и повышению благосостояния населения. Кроме того, этот план обладает потенциальными возможностями для укрепления интеграции и гармонизации железнодорожного транспорта в Европе и за ее пределами. В нем указаны приоритетные инфраструктурные потребности 21 страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, а также определены магистральные сети автомобильных и железных дорог в этих странах и представлена реалистичная инвестиционная стратегия для их постепенного развития. В целом был оценен и приоритезирован 491 проект общей ориентировочной стоимостью 102 млрд. евро.

9. Генеральный план ТЕА и ТЕЖ достиг своей цели, заключающейся в том, чтобы выработать согласованную и реалистичную кратко-, средне- и долгосрочную инвестиционную стратегию для магистральных сетей автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в расширенном регионе ТЕА и ТЕЖ. Благодаря Генеральному плану проекты ТЕА и ТЕЖ в значительной степени способствовали развитию сети ТЕС-Т, созданию общеевропейских транспортных коридоров, стимулированию интермодальных транспортных операций и более полной взаимодополняемости разных видов транспорта для повышения эффективности железнодорожной транспортной инфраструктуры.

10. Очевидно, что процесс ТЕА и ТЕЖ развивается успешно, однако необходимо продолжать работу в некоторых областях и для мониторинга хода осуществления требуется техническая помощь.

11. На семидесятой, семьдесят первой и семьдесят второй сессиях Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН вновь заявил о своей поддержке деятельности ТЕЖ и предложил обоим руководящим комитетам проектов ТЕА и ТЕЖ, в тесном сотрудничестве с заинтересованными правительствами, приступить к пересмотру Генерального плана ТЕА и ТЕЖ в целях завершения этого процесса в 2010 году.

12. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) просила продолжать информировать ее о новых изменениях; настоящий доклад представлен в соответствии с этим решением.

#### **IV. Пересмотр Генерального плана ТЕЖ и ТЕА**

13. С момента подготовки Генерального плана ТЕА и ТЕЖ произошел ряд новых изменений, которые можно резюмировать следующим образом:

a) завершение работы группы ЕС высокого уровня и расширение трансъвропейской сети за счет территорий соседних стран и регионов;

b) одобрение присоединения Армении и Словении к проектам ТЕА и ТЕЖ;

c) разделение Сербии и Черногории на два независимых государства;

d) присоединение Болгарии и Румынии к ЕС;

e) необходимость подключения всех стран Юго-Восточной Европы и Кавказа к реализации Генерального плана (Азербайджана, Албании, Армении, Сербии и Черногории);

f) предложения по новым приоритетам, проектам и соединением между странами – членами ТЕА и ТЕЖ в ходе последующей работы в 2007–2009 годах;

g) завершение первого плана проекта ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН по евро-азиатским связям и принятие приоритетных маршрутов и проектов;

h) представление новых данных рядом стран (Венгрией, Польшей, Российской Федерацией и Сербией);

i) рост интереса стран к интермодальным перевозкам, включая логистические центры, терминалы комбинированных перевозок, морские порты и расширение связей между морскими портами и внутренними регионами благодаря развитию систем РО-РО, РО-ПАКС и РО-ЛА.

14. В работе по пересмотру Генерального плана ТЕА и ТЕЖ задействованы следующие 25 стран: Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Чешская Республика.

15. На основе сведений, представленных участвующими странами, в сотрудничестве с ЕЭК ООН и внешними консультантами ЦУП ТЕА и ТЕЖ подготовили Положение о круге ведения (ПКВ) для пересмотра Генерального плана, которое обсуждалось и было одобрено руководящими комитетами проектов ТЕА и ТЕЖ.

16. В соответствии с этим ПКВ в процессе нынешнего пересмотра Генерального плана будут изучены последние изменения в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ, и в частности будут:

- a) обновлены данные, касающиеся транспортных потоков по сетям ТЕА и ТЕЖ;
- b) проверено соответствие новых проектов и правил магистральным сетям ТЕА и ТЕЖ и пересмотрены первоначальные сети ТЕА и ТЕЖ;
- c) проанализированы вопросы пересечения границ;
- d) усовершенствованы процедуры сбора данных;
- e) обновлена информация о финансировании ТЕА и ТЕЖ;
- f) определена взаимосвязанность магистральных сетей, предусмотренных Генеральным планом ТЕА и ТЕЖ, с интермодальными пунктами и соединениями; и
- g) сформулированы выводы и рекомендации.

17. Работа по пересмотру Генерального плана продолжается и ведется ЦУП ТЕА и ТЕЖ при поддержке международных консультантов от участвующих стран. Промежуточные результаты обсуждаются на совещаниях групп экспертов ТЕЖ и ТЕА и контролируются совместной Координационной группой по Генеральному плану. Последнее совещание состоялось в апреле 2010 года в Инсбруке (Австрия).

18. Пересмотр Генерального плана ТЕА и ТЕЖ находится на весьма продвинутой стадии, и первый проект окончательного доклада будет представлен для обсуждения на следующих сессиях руководящих комитетов ТЕА и ТЕЖ, которые состоятся 15 и 16 ноября 2010 года в Бадене (Австрия). Он будет передан Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в марте 2011 года.

## **V. Деятельность ТЕЖ за отчетный период**

19. 8 и 9 сентября 2009 года Управляющий проектами ТЕА и ТЕЖ участвовал в двадцать второй сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ЕЭК ООН в Женеве. 23–26 сентября 2009 года он нанес визит в Министерство транспорта Польши, Генеральный директорат Польских железных дорог и Генеральный директорат общественных дорог и автомагистралей и обсудил с их представителями возможности для дальнейшего развития комбинированных перевозок и координации инвестиций в железнодорожный и автомобильный сектор. Польские власти подтвердили, что они будут продолжать оказывать поддержку деятельности проектов ТЕА и ТЕЖ, и выразили заинтересованность в более тесном сотрудничестве между проектами ТЕЖ и ТЕА.

20. С 28 сентября по 2 октября 2009 года Управляющий проектами принимал участие в совещании Целевой группы по безопасности в Женеве, направленном на разработку новых учебных программ по вопросам безопасности. Со 2 по 5 ноября 2009 года он обсуждал с соответствующими польскими компетентными органами в Варшаве возможность удлинения железнодорожной линии со стандартной шириной колеи от польской границы до Гродно (Беларусь), с тем чтобы довести железнодорожную линию со стандартной шириной колеи до Литвы.

21. С 11 по 13 ноября 2009 года он принимал участие в третьем совещании Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и Региональном рабочем совещании по развитию евро-азиатских транспортных связей, что позволило странам ТЕЖ, впервые в качестве единой группы, подключиться к деятельности ЕАТС и ОЧЭС. С 18 по 20 ноября 2009 года Управляющий проектами участвовал в шестьдесят третьей сессии SC.2, на которой он представил доклад о деятельности в рамках Проекта ТЕЖ. Он вызвался провести следующее совещание Рабочей группы в 2010 году совместно с Проектом ТЕЖ и ОБСЕ в Вене. В связи с этим он обсудил детали организации этого совещания с секретариатом ЕЭК ООН.

22. С 30 ноября по 2 декабря 2009 года Управляющий проектами исполнял обязанности Председателя третьего Совместного совещания групп экспертов по пересмотру Генерального плана ТЕА и ТЕЖ в Вене, на котором был рассмотрен ход работы по пересмотру и обсуждались следующие шаги, которые необходимо предпринять. 3 декабря 2009 года он участвовал в двадцать седьмой сессии Руководящего комитета Проекта ТЕЖ в Вене, на которой были одобрены программа работы и бюджет Проекта на 2010 год.

23. С 7 по 10 января 2010 года Управляющий проектами принимал участие в совещании, состоявшемся в Санкт-Антоне (Австрия), на котором рассматривались аспекты эксплуатационной и общей безопасности комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок по туннелю Арльберг. 13–15 января 2010 года он встречался с руководителями Польских железных дорог и Министерства транспорта в Варшаве и обсуждал возможности будущей адаптации высокоскоростной железнодорожной сети в Польше к сетям Германии и Чешской Республики. Еще одно совещание по этому вопросу состоялось 17 и 19 февраля 2010 года в Варшаве, где Управляющий проектами обсудил с польскими представителями альтернативные маршруты для высокоскоростной линии Варшава–Прага на участке Вроцлав–Либерец/Усти-над-Орлицы.

24. По поручению Управляющего проектами г-н Посписил, консультант по Проекту ТЕЖ, принял участие в Дискуссионном форуме по безопасности на внутреннем транспорте, который состоялся в Женеве 28 и 29 января 2010 года. На этом форуме рассматривались вопросы, касающиеся глобально интегрированной системы безопасности (ГИСЕ), стандартов безопасности грузов, требований к безопасности грузовых автомобильных перевозок, информирования об авариях, интеллектуальных транспортных систем и услуг, а также инструментария/стандарта безопасности сбытовой цепочки в рамках ЕС. Г-н Посписил присутствовал также на первой подготовительной конференции восемнадцатого Экономического и экологического форума ОБСЕ (Вена, 1–2 февраля 2010 года), который был посвящен изучению таких тем, как рациональное управление в пунктах пересечения границ, повышение безопасности наземных перевозок и облегчение международных автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе ОБСЕ.

25. На семьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (Женева, 23–25 февраля 2010 года) Управляющий проектами представил доклад о деятельности проектов ТЕА и ТЕЖ, включая пересмотр их Генерального плана. 15 и 16 марта 2010 года он присутствовал на второй подготовительной конференции восемнадцатого Экономического и экологического форума ОБСЕ (Беларусь), на которой рассматривались вопросы облегчения международных автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе ОБСЕ. Он сделал сообщение, посвященное проблемам устранения недостающих звеньев в евро-

азиатских транспортных коридорах и восстановления железнодорожных линий Гродно–Белосток–Вильнюс, Сочи–Сухуми–Тбилиси и Карс–Гюмри.

26. С 14 по 24 апреля 2010 года Управляющий проектами принимал участие в ряде сессий руководящих комитетов ТЕА и ТЕЖ, групп экспертов по пересмотру Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, а также Координационной группы, которые проводились в Инсбруке, Австрия. На сессии Руководящего комитета была одобрена Инсбрукская инициатива за безопасный, надежный, успешно функционирующий и экологически рациональный транспорт. Основное внимание в этой инициативе уделяется развитию транспортной инфраструктуры, способствующей повышению уровня надежности, охраны окружающей среды и безопасности, включая чистый и эффективный общественный транспорт, интермодальные соединения и инфраструктуру для экологически рационального транспорта. Кроме того, эта инициатива призвана стимулировать принятие стратегий и мер, направленных на создание безопасного и надежного транспорта посредством надлежащего проектирования транспортной инфраструктуры, способствовать укреплению взаимодействия между разными видами транспорта, а также использованию интермодальных соединений и систем комбинированных перевозок и содействовать широкому внедрению и развитию интеллектуальных транспортных систем.

27. С 19 по 21 мая 2010 года Управляющий проектами принимал участие в одном из совещаний в Варшаве, на котором он выступил с сообщением по итогам состоявшейся в Минске второй подготовительной конференции для восемнадцатого Экономического и экологического форума ОБСЕ. Он принял участие в заключительной части восемнадцатого Экономического и экологического форума ОБСЕ (23–26 мая 2010 года, Прага). Управляющий использовал также эту возможность для налаживания более тесных контактов с представителями Организации экономического сотрудничества (ОЭС). 20 и 21 июня 2010 года он присутствовал на совещании с участием представителей Министерства транспорта Чехии в Праге, на котором он проинформировал о результатах своих консультаций с польскими должностными лицами по вопросам развития высокоскоростной линии Вроцлав–Прага, а также о возможностях удлинения этого маршрута до Вены через Брно.

28. С 23 по 26 июня 2010 года Управляющий проектами участвовал в шестом Всемирном конгрессе по проблемам железнодорожной безопасности, который был организован МСЖД и Турецкими железными дорогами в Стамбуле и на котором рассматривались преимущества анализа стратегических вопросов железнодорожной безопасности на основе международного сопоставления, обмена оптимальной практикой и институционального партнерства. Конгресс подчеркнул стратегическую важность поддержания высокого уровня безопасности, учитывающего влияние железнодорожных операций, качества услуг, результатов деятельности компаний и репутации железнодорожного транспорта, и особо отметил, что железнодорожные компании должны предпринимать более энергичные усилия, выделять время и ресурсы для решения вопросов безопасности — помимо своей традиционной деятельности — во избежание сбоев в системе обслуживания, негативно отражающихся на гражданах, клиентах и персонале, а также угроз или даже реальных опасностей в ходе повседневной работы.

29. С 30 июня по 2 июля 2010 года Управляющий проектами председательствовал на совещании в Вене, которое было организовано по итогам Инсбрукского совещания, состоявшегося в апреле 2010 года. Основное внимание на этом совещании было уделено региону Черного моря, в частности капиталовложению

ям турецких и грузинских железных дорог в свете пересмотра Генерального плана ТЕА и ТЕЖ. Используя эту возможность, Управляющий проектами обсудил также с представителями ЕЭК ООН и ОБСЕ ход подготовки совместного совещания ОБСЕ и ТЕА/ТЕЖ ЕЭК ООН, которое планируется провести в Вене 17 ноября 2010 года.

## **VI. Нынешние и будущие вызовы для Проекта ТЕЖ**

30. Основные нынешние и будущие вызовы для Проекта ТЕЖ можно резюмировать следующим образом:

- a) расширение Проекта ТЕЖ за счет стран-наблюдателей (Беларуси, бывшей югославской Республики Македония, Республики Молдова, Украины);
- b) расширение Проекта ТЕЖ за счет стран, участвующих в пересмотре его Генерального плана, т.е. Албании и Черногории;
- c) полная интеграция новых стран-участниц (Азербайджана, Армении и Сербии);
- d) завершение пересмотра Генерального плана ТЕЖ и ТЕА;
- e) финансирование развития инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- f) уделение основного внимания вопросам железнодорожной безопасности.

## **VII. Выводы**

31. Вся деятельность, проводившаяся в отчетный период, соответствует программе работы, а также краткосрочной стратегии Проекта ТЕЖ, которые были приняты на сессиях Руководящего комитета ТЕЖ в 2007 и 2009 годах в Вене.

32. Преимущество Проекта ТЕЖ состоит в том, что в работе его совещаний принимают участие представители как министерств транспорта, так и железнодорожных компаний из стран-участниц.

33. За отчетный период Проект ТЕЖ укрепил сотрудничество с крупными международными организациями, занимающимися вопросами транспорта, и наладил новые, более тесные отношения с ОЭС.

34. На правительственном уровне ТЕЖ является единственным в регионе форумом, на котором рассматриваются ключевые вопросы железнодорожного транспорта, касающиеся ускорения процесса интеграции железнодорожной сети стран – участниц ТЕЖ в сеть Западной Европы и повышения стандартов этой сети. Он также стимулирует работу по гармонизации законодательства стран Центральной и Восточной Европы с правовыми нормами Западной Европы в целях обеспечения более высокого качества услуг вдоль основных коридоров и роста рентабельности железнодорожного сектора в постпереходных экономиках.

35. Проект ТЕЖ служит полезным инструментом для применения минимальных параметров инфраструктуры и эксплуатационных характеристик СМЖЛ и СЛКП в регионе, что позволяет повысить эффективность железнодорожных и комбинированных перевозок. Реализация всеобъемлющей программы работы,



приносящей конкретные результаты, способствует постоянному увеличению числа участников ТЕЖ.

36. В отчетный период успешно начался пересмотр Генерального плана ТЕЖ и ТЕА, который осуществлялся в тесном сотрудничестве с Отделом транспорта ЕЭК ООН и который, как ожидается, будет завершен после представления окончательного доклада в ноябре 2010 года. После его изучения и одобрения Руководящим комитетом ТЕЖ и утверждения Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в марте 2011 года этот доклад будет распространен в электронном формате и в печатном виде весной 2011 года.

---