


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Семьдесят вторая сессия

Женева, 21–23 ноября 2018 года

**Доклад Рабочей группы по железнодорожному
транспорту о работе ее семьдесят второй сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	7	3
IV. Рабочее совещание на тему «Инновации на железных дорогах» (пункт 3 повестки дня)	8–12	3
V. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (пункт 4 повестки дня)	13–18	4
VI. Железнодорожная безопасность (пункт 5 повестки дня)	19–24	5
VII. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 6 повестки дня)	25–28	6
VIII. Проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (пункт 7 повестки дня)	29–30	7
IX. К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 8 повестки дня)	31–33	7
X. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно- частные партнерства (пункт 9 повестки дня)	34–36	8
XI. Генеральный план для высокоскоростных поездов (пункт 10 повестки дня)	37–38	8
XII. Новая конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажира и багажа через границы (пункт 11 повестки дня)	39–41	8
XIII. Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 12 повестки дня)	42	9
XIV. Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 13 повестки дня)	43–45	9



XV.	Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 14 повестки дня)	46–49	10
A.	Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.....	46–47	10
B.	Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций	48–49	10
XVI.	Реформа на железнодорожном транспорте (пункт 15 повестки дня)	50–54	10
XVII.	Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 16 повестки дня)	55–57	11
A.	Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок ...	55–56	11
B.	Согласование технических требований различных железнодорожных систем	57	11
XVIII.	Обзор железнодорожного транспорта (пункт 17 повестки дня)	58–60	12
XIX.	Статистика железнодорожного транспорта (пункт 18 повестки дня)	61–62	12
XX.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 19 повестки дня)	63–64	13
XXI.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательных органов (пункт 20 повестки дня)	65	13
XXII.	Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 21 повестки дня)	66–67	13
XXIII.	Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 22 повестки дня)	68–69	13
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)	70–71	14
XXV.	Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 24 повестки дня)	72	14
XXVI.	Утверждение решений (пункт 25 повестки дня)	73–74	14
Приложения			
I.	Письмо с приглашением к тестированию правового режима единого железнодорожного права		15
II.	Презентация единого железнодорожного права (ЕЖП) как нового правового инструмента ЕЭК для международных железнодорожных грузоперевозок		17

I. Участники

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) провела свою семьдесят вторую сессию 21–23 ноября 2018 года в Женеве.
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Греции, Израиля, Ирландии, Италии, Кипра, Люксембурга, Монголии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Хорватии, Швеции и Чехии. Кроме того, на сессии присутствовали представители от ГД по мобильности и транспорту Европейской комиссии, инициативы «Шифт-2-рэйл» Европейского союза, а также от Европейского союза.
3. На сессии были представлены Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральное управление проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).
4. Были представлены также следующие неправительственные организации: Ассоциация европейской железнодорожной промышленности, Европейская федерация пассажиров, Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) и компания «Транспорт системс катапульт».
5. По приглашению секретариата в работе сессии принимали участие представители следующих организаций, отраслевых групп и научных кругов: компаний «АЖД Экспресс», «Би-Би-Ви консалтэнтс», «Бэнчмаркинг энд Ти-Эс-Ай кэпэсити билдинг» и «Си-Эм-ЭС Кэмерон Маккенна», Российского университета транспорта и компании «Ти-Ар-Эй консалтинг».

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/229/Rev.1

6. Рабочая группа утвердила пересмотренную повестку дня.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. Рабочая группа избрала г-на К. Кулешу (Польша) Председателем и г-на Г. Грота (Нидерланды) и г-на А. Рома (Израиль) заместителями Председателя для семьдесят второй и семьдесят третьей сессий SC.2.

IV. Рабочее совещание на тему «Инновации на железных дорогах» (пункт 3 повестки дня)²

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/1

8. Инновации имеют основополагающее значение для развития железных дорог во всем регионе ЕЭК в том, что касается выявления недавних тенденций и передовой практики; на своей семьдесят первой сессии SC.2 решила организовать рабочее совещание на тему «Инновации на железных дорогах: формирование железных дорог будущего в регионе». Обсуждения на сессии опирались на проблематику по традиционному вопросу повестки дня, касающемуся инноваций и интеллектуальных

¹ С информацией об этой сессии можно ознакомиться по адресу www.unecsc.org/index.php?id=46899.

² С выступлениями, прозвучавшими на этом рабочем совещании, можно также ознакомиться по адресу www.unecsc.org/index.php?id=46899.

транспортных систем (ИТС), который обсуждался на предыдущих сессиях SC.2. Рабочая группа заслушала сообщения представителей ряда государств-членов, международных учреждений и других заинтересованных сторон на тему инновационной деятельности в этом секторе.

9. На открытии была представлена информация о патентах в области транспорта, в частности железнодорожного транспорта, с тем чтобы выявить ключевые инновационные центры во всем мире. В ходе первого заседания были заслушаны сообщения государств-членов о национальных усилиях по поощрению инноваций в их странах, после чего состоялось второе заседание, посвященное международным усилиям по внедрению инноваций, в ходе которого выступили ораторы от международных учреждений и НПО. Третье заседание касалось инноваций на железнодорожном транспорте с упором на инфраструктуру, а четвертое заседание – инноваций в секторе пассажирских перевозок.

10. Государства-члены и другие делегаты положительно оценили это рабочее совещание, в ходе которого были представлены соответствующие примеры и передовая практика в части инноваций в этом секторе, согласившись с тем, что совещание было весьма полезным и имело большой успех.

11. Председатель Рабочей группы подвел итоги рабочего совещания и проинформировал делегатов о том, что после совещания будет подготовлен краткий доклад о его работе. Как только этот документ будет готов, он будет направлен делегатам с просьбой высказать по нему свои замечания и предложить поправки, с тем чтобы доработать его в кратчайшие сроки и представить Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) в феврале 2019 года. Рабочая группа будет и впредь вести работу по подготовке информативных публикаций, полезных для государств-членов.

12. Рабочая группа возобновила обсуждение вопроса о том, как стимулировать инновации на железных дорогах с учетом итогов рабочего совещания «Инновации на железных дорогах: формирование железных дорог будущего в регионе», и просила секретариат подготовить краткий документ по этому рабочему совещанию для будущих сессий Рабочей группы.

V. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/2, ECE/TRANS/SC.2/2017/6 и Corr.1, неофициальный документ № 2 SC.2 (2018 год), ECE/TRANS/SC.2/224, C.N.380.2018.TREATIES-XI.C.3

13. В настоящее время Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) насчитывает 27 Договаривающихся сторон³. С подробной информацией о СМЖЛ, обновленным сводным текстом СМЖЛ (ECE/TRANS/63/Rev.3), картой сети СМЖЛ, перечнем минимальных стандартов, предусмотренных СМЖЛ, а также уведомлениями депозитария можно ознакомиться на веб-сайте Рабочей группы⁴.

14. Рабочая группа приняла к сведению усилия секретариата, направленные на увеличение числа Договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ. В частности, секретариат в максимальной степени использовал некоторые ключевые международные мероприятия, – проводившиеся как в регионе ЕЭК, так и за его

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 Чехия.

⁴ www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html.

пределами, – для разъяснения важности СМЖЛ и распространения в этой связи соответствующей информации.

15. Административный комитет СМЖЛ напомнил, что на своей семьдесят первой сессии в ноябре 2017 года он принял поправки, изложенные в документах ECE/TRANS/2017/6 и Согг.1, и обратился к секретариату с просьбой произвести уведомление депозитария. Документ С.Н.380.2018.TREATIES-XI.C.3 был принят 14 августа 2018 года. Секретариат проинформировал Административный комитет о том, что возражений не поступало и эти поправки вступили в силу.

16. Административный комитет был проинформирован о том, что секретариат получил от Российской Федерации предложение по поправке к приложению I к СМЖЛ (неофициальный документ № 2 (2018 год)). Секретариат пояснил, что, для того чтобы эти изменения были направлены депозитарию, их необходимо представить в качестве официального документа. Такой документ будет подготовлен секретариатом к семьдесят третьей сессии Рабочей группы, в рамках которой состоится следующее совещание Административного комитета.

17. Секретариат рассказал, что в связи с модернизацией веб-сайта ЕЭК, которая, возможно, позволит получить новые функциональные возможности, он изучает пути более эффективного распространения наглядной информации по СМЖЛ через этот веб-сайт и представит соответствующие предложения на следующей сессии Рабочей группы.

18. Административный комитет СМЖЛ отметил, что поправки, согласованные в документе ECE/TRANS/SC.2/2017/6, были доведены до сведения депозитария и что они вступили в силу, поскольку возражений получено не было. Он также просил секретариат направить депозитарию поправки, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.2/2018/6 и согласованные на шестьдесят девятой сессии, а также подготовить официальный документ с изложением предложений по поправкам, представленных Российской Федерацией. И наконец, Административный комитет просил секретариат подготовить обновленный сводный вариант Соглашения СМЖЛ, отражающий эти изменения, к семьдесят третьей сессии Рабочей группы.

VI. Железнодорожная безопасность (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/2,
сообщения, представленные секретариатами SC.2 и WP.29

19. Рабочая группа заслушала сообщение о рабочем совещании по железнодорожной безопасности, которое было организовано в сотрудничестве с МСЖД и Международным транспортным форумом (МТФ) и приурочено к ежегодному саммиту МТФ в Лейпциге (Германия), состоявшемуся в мае 2018 года. Основные выводы совещания изложены в документе ECE/TRANS/SC.2/2018/2. Рабочее совещание было встречено с интересом, и секретариат получил положительные отзывы. В работе совещания приняли участие более 30 участников, представлявших страны и железные дороги, расположенные как в регионе ЕЭК, так и за его пределами. В ходе совещания были затронуты вопросы безопасности пассажирских и грузовых перевозок, безопасности инфраструктуры, а также кибербезопасности.

20. Рабочая группа отметила, что секретариат подготовил современную веб-платформу по железнодорожной безопасности, которая может действовать в качестве международного информационного портала по вопросам железнодорожной безопасности (далее Портал по железнодорожной безопасности) и с помощью которой заинтересованные стороны могут:

- a) распространять специальные знания и передовой опыт/надлежащую практику;
- b) обмениваться информацией о проектах и других инициативах/предложениях;

с) развивать сотрудничество по конкретным проектам/задачам/аналитическим и исследовательским инициативам в области железнодорожной безопасности, согласованным в ходе сессий SC.2 и иных мероприятий, и сосредоточиться на разработке определений.

21. Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что в преддверии вышеупомянутого совещания Портал по железнодорожной безопасности был обновлен и модернизирован, в частности был добавлен раздел, посвященный новостям. Новый интерфейс был продемонстрирован на сессии.

22. Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что после обсуждения на семидесятой и семьдесят первой сессиях SC.2 секретариат направил государствам-членам письмо с просьбой назначить координаторов по загрузке данных на эту электронную платформу. На сегодняшний день секретариат открыл доступ к этому электронному пространству для 19 пользователей. Секретариат представил информацию о том, как получить доступ к этому электронному пространству.

23. Помимо сообщения о Портале по железнодорожной безопасности, МСЖД представил информацию о последних изменениях в связи со своей платформой по вопросам безопасности, а Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам рассказала о противодействии угрозам кибербезопасности в области подключенной мобильности.

24. Рабочая группа приветствовала результаты рабочего совещания по железнодорожной безопасности и обновленную информацию, касающуюся Портала по железнодорожной безопасности, и просила секретариат продолжать информировать ее об изменениях в этой области. Кроме того, Рабочая группа напомнила государствам-членам о необходимости уведомить секретариат о координационных центрах по железнодорожной безопасности.

VII. Евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 6 повестки дня)

Документация: сообщение, представленное секретариатом проекта ЕАТС,
сообщение, представленное ОТЛК ЕРА

25. Секретариат проинформировал Рабочую группу о работе Группы экспертов по ЕАТС, о завершении этапа III ЕАТС и о результатах международной конференции на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие» (3 сентября 2018 года). Секретариат пояснил, что работа и обсуждения в ходе этой международной конференции были посвящены вопросам будущего сотрудничества между правительствами, международными финансовыми учреждениями, частным сектором и секретариатом ЕЭК для целей дальнейшего содействия развитию коридоров ЕАТС, по возможности устранения нефизических препятствий для перевозок и обеспечения того, чтобы внутренний транспорт стал одним из основных факторов экономического развития и стимулирования торговли в регионе.

26. Этап III ЕАТС показал, что железнодорожные и автомобильные перевозки по евро-азиатским коридорам не конкурируют с морскими перевозками, а дополняют их, открывая альтернативные маршруты доставки, особенно для высокоценных и срочных грузов, в том числе в контексте растущей электронной торговли между Азией и Европой. Так, на маршрутах ЕАТС наблюдается значительный рост количества контейнерных маршрутных поездов и объема железнодорожных грузовых перевозок, в частности по оборудованию информационных технологий и по сектору автомобильной промышленности. Вместе с тем по-прежнему требуется осуществить реформирование железнодорожного сектора, а именно упорядочить административные требования и стимулировать согласование подходов к инфраструктуре, оборудованию и объектам на этих маршрутах в целях повышения технической и оперативной совместимости.

27. Делегат от акционерного общества ОТЛК ЕРА рассказал о текущей работе по использованию индекса Евразийского железнодорожного альянса (ERA). Рабочая группа отметила важность этой работы.

28. Рабочая группа вновь заявила о своей поддержке проекта EATC и призвала железнодорожный сектор более активно участвовать в обсуждениях, касающихся этой деятельности. Она также просила секретариат включить вопрос, касающийся индекса ERAI, в данный пункт повестки дня на будущих сессиях.

VIII. Проект Трансьевропейской железнодорожной магистрали (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/4,
сообщение, представленное Управляющим проекта ТЕЖ

29. Управляющий проекта ТЕЖ г-н Г. Бессонов сообщил о деятельности в рамках проекта ТЕЖ в 2017 году (ECE/TRANS/SC.2/2018/4). Руководящий комитет ТЕЖ ведет свою работу с упором на усилия по содействию в создании и развитии взаимосвязанной и эффективной международной системы железнодорожных и комбинированных перевозок в странах Центральной и Восточной Европы (по территории стран ТЕЖ, а также между этими и другими европейскими странами); снижению перегруженности транспортных систем Центральной и Восточной Европы; а также смягчению остроты проблем в сфере окружающей среды и безопасности на основных международных железнодорожных маршрутах этих стран.

30. Рабочая группа с удовлетворением отметила работу, которая ведется в рамках проекта ТЕЖ, и призвала государства-члены активизировать свои усилия в этой области.

IX. К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/274, ECE/TRANS/2018/13/Rev.1,
неофициальный документ № 3 SC.2 (2018 год),
неофициальный документ № 5 SC.2 (2018 год),
неофициальный документ № 6 SC.2/GEURL (2017 год)

31. Рабочая группа отметила, что КВТ на своей восьмидесятой сессии (23 февраля 2018 года) и Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии одобрили продление мандата Группы экспертов по единому железнодорожному праву еще на два года в соответствии с новым кругом ведения (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1 и ECE/TRANS/274, пункт 69). Группа экспертов провела в 2018 году два совещания (семнадцатую сессию 9–11 июля и восемнадцатую сессию 29–31 октября). Группа сосредоточила свое внимание на направлениях, соответствующих согласованному кругу ведения, изложенному в документе ECE/TRANS/2018/13/Rev.1.

32. Рабочая группа приняла к сведению информацию о работе Группы экспертов, в том числе в части разработки накладной для ЕЖП и о ходе пилотных тестов. Рабочая группа приняла также к сведению информацию из неофициального документа № 3 (2018 год), касающегося презентации ЕЖП как нового правового инструмента ЕЭК для международных железнодорожных грузоперевозок, а также из неофициального документа № 5 (2018 год), включая письма и дополнительную информацию для направления государствам-членам в целях содействия дальнейшему взаимодействию и участию в пилотных тестах. Рабочая группа просила секретариат не направлять письма до тех пор, пока государства-члены и международные организации не представят свои замечания по тексту, прилагаемому к неофициальному документу № 5 (2018 год). Было решено, что для представления таких замечаний будет

отведено две недели, а пока эти документы будут включены в приложение к настоящему докладу⁵.

33. Рабочая группа приветствовала прогресс, достигнутый в подготовке положений ЕЖП, и просила государства-члены и железнодорожные предприятия активизировать свою работу по подготовке и завершению пилотных тестов. Рабочая группа просила секретариат добавить дополнительные материалы, которые обсуждались на сессии, в качестве приложения к докладу о работе SC.2.

X. Финансирование железнодорожной инфраструктуры и государственно-частные партнерства (пункт 9 повестки дня)

Документация: сообщение, представленное г-ном Нарешем Баной

34. Рабочая группа приняла к сведению обсуждение передовой практики для привлечения государственно-частных партнерств (ГЧП) к участию в проектах развития железнодорожной инфраструктуры, а также вопросов разработки стандартов в ходе реализации проектов ГЧП.

35. По этому вопросу г-н Бана, руководитель проектной группы ЕЭК, которая занималась подготовкой стандарта ЕЭК по ГЧП на железных дорогах, представил новый стандарт, содержащий рекомендации по вопросам политики, предназначенные для правительств, которые рассматривают возможность создания и использования государственно-частных партнерств в железнодорожном секторе.

36. Рабочая группа приняла к сведению информацию, касающуюся финансирования железнодорожной инфраструктуры, и просила секретариат и впредь представлять информацию по этому вопросу на будущих сессиях.

XI. Генеральный план для высокоскоростных поездов (пункт 10 повестки дня)

37. Рабочая группа заслушала сообщение о последних изменениях в связи с этапом II Генерального плана ТЕЖ по развитию высокоскоростного железнодорожного движения, а также была проинформирована о компетенциях консультанта, с которым будет вскоре заключен договор на выполнение этой работы.

38. Рабочая группа приветствовала информацию о Генеральном плане ТЕЖ по развитию высокоскоростного железнодорожного движения и просила секретариат представить обновленную информацию по этому вопросу на следующей сессии.

XII. Новая конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/226, пункт 34,
ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1,
неофициальный документ № 2 SC.2 (2017 год),
неофициальный документ № 6 SC.2 (2017 год)

39. Рабочая группа заслушала сообщение секретариата Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), о ходе обсуждений по проекту конвенции. В настоящее время официальный рабочий вариант полного текста

⁵ Окончательный вариант накладной ЕЖП не может быть приложен к настоящему докладу, но будет включен в окончательный вариант писем, а также в доклад о работе восемнадцатой сессии GEURL. С правовыми положениями единого железнодорожного права можно ознакомиться в неофициальном документе № 6 SC.2/GEURL (2017 год).

доступен на английском, русском и французском языках в виде документа ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1. На заключительном этапе обсуждений, состоявшихся на 150-й сессии WP.30 в октябре 2018 года, был подготовлен промежуточный текст проекта, отражающий предложения Российской Федерации по изменению заключительных положений конвенции с учетом позиций Турции и Европейского союза, а также предложения Турции об изменении статьи 27. Этот промежуточный текст был рассмотрен Договорной секцией Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, которая поддержала предложения Российской Федерации, а по предложению Турции выявила ряд вопросов технического характера, касающихся аспектов международного договорного права.

40. Таким образом, проект конвенции будет окончательно рассмотрен на 151-й сессии WP.30 в феврале 2019 года и, в случае одобрения, представлен для официального утверждения на сессии КВТ в феврале 2019 года.

41. Рабочая группа с удовлетворением отметила прогресс в отношении новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, а также поддержала работу, которую WP.30 ведет для целей принятия окончательного текста этой конвенции на своей февральской сессии и передачи его КВТ на его следующей сессии (февраль 2019 года).

XIII. Интеллектуальные транспортные системы и другие прикладные технологии для железнодорожного транспорта (пункт 12 повестки дня)

Документация: Публикация ЕЭК «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности» (2012 год), ECE/TRANS/SC.2/2018/1

42. Рабочая группа напомнила, что обсуждения по этому пункту повестки дня касаются мониторинга развития ИТС и других прикладных технологий на железнодорожном транспорте и служат платформой для обмена информацией и примерами передовой практики. См. также информацию о рабочем совещании в пункте 3 повестки дня.

XIV. Производительность на железнодорожном транспорте (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2 SC.2 (2016 год), неофициальный документ № 3 SC.2 (2017 год)

43. Рабочая группа напомнила, что на своей семидесятой сессии она приняла к сведению информацию о пересмотренных и доработанных показателях производительности на железнодорожном транспорте, подготовленную секретариатом с учетом замечаний правительств, утвердила их пересмотренный вариант и рассмотрела соответствующие показатели производительности (неофициальный документ № 2 SC.2 (2016 год)).

44. Рабочая группа отметила, что на своей предыдущей сессии она обсудила полученную информацию о показателях производительности. Она задалась вопросом, почему было получено недостаточно информации (только пять ответов) даже после продления крайнего срока для ее представления. Рабочая группа напомнила о том, насколько важно продолжать работу по показателям производительности.

45. Рабочая группа поручила секретариату в начале 2019 года вновь направить вопросник в целях облегчения сбора информации и получения новых сведений для работы к следующей сессии SC.2.

XV. Изменение климата и железнодорожный транспорт (пункт 14 повестки дня)

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

Документация: Публикация ЕЭК «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним»

46. Секретариат проинформировал Рабочую группу об этой публикации и продолжающейся работе Группы экспертов.

47. Делегация от «Российских железных дорог» представила Рабочей группе статистические данные по железным дорогам в Российской Федерации, на которые в настоящее время приходится менее 1% от общего объема загрязнения в стране. В 2017 году осуществление экологической стратегии ОАО «Российские железные дороги», по сравнению с 2016 годом, привело к сокращению выбросов в атмосферу из стационарных источников на 3%, сокращению сбросов в водоемы на 2% и повышению уровня обезвреживания отходов еще на 1% с точки зрения циркуляции в экономике. В 2017 году компания организовала высадку свыше 1,3 млн деревьев в рамках кампании «Зеленый миллион». В качестве дополнительных мер по снижению негативного воздействия на окружающую среду было предпринято строительство или восстановление 21 бойлерной и 13 объектов по переработке отходов. В эксплуатацию было введено в общей сложности 459 единиц современного подвижного состава, а также выведено из эксплуатации 5 единиц, которые оказывали негативное воздействие на окружающую среду.

B. Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

48. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о подвижках, произошедших в 2018 году в контексте использования инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), в частности о завершении тестирования инструмента ForFITS в целях обзора результативности экологической деятельности в Албании. На 2019 год запланирована дальнейшая работа в этом направлении.

49. Рабочая группа приняла к сведению эту информацию и просила секретариат продолжать представлять информацию о продвижении вперед по этому вопросу, учитывая его важное значение для достижения целей устойчивого развития.

XVI. Реформа на железнодорожном транспорте (пункт 15 повестки дня)

Документация: Публикация ЕЭК «Реформа на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК» (2018 год),
сообщение, представленное компанией «Рэйл деливери груп»

50. Рабочая группа заслушала обновленную информацию о последних изменениях, в частности о публикации «Реформа на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК», которая была подготовлена по итогам рабочего совещания по этому вопросу на семьдесят первой сессии Рабочей группы и опубликована на веб-сайте ЕЭК на трех языках в первой половине 2018 года. Эта публикация получила весьма положительные отзывы и была загружена свыше 100 раз с момента ее размещения на веб-сайте. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную компанией «Рэйл

деливери групп» из Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, а также заслушала сообщения Европейской комиссии и Европейской федерации пассажиров.

51. Представитель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) рассказал о текущей ситуации в Азербайджане. АЖД – это национальный железнодорожный оператор Республики Азербайджан, находящийся в собственности государства. АЖД занимается как пассажирскими, так и грузовыми перевозками, при этом тарифы на грузовые и пассажирские перевозки либерализованы. В 2016 году ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) приступило к реализации Программы развития железнодорожного сектора. Кроме того, компания разработала также цели в области реформирования корпоративных, институциональных, финансовых и трудовых механизмов.

52. В настоящее время компания АЖД приступила к осуществлению структурных изменений, что сопровождается достижением эксплуатационной и институциональной автономии, в том числе в плане установления тарифов на грузовые и пассажирские перевозки; утвердила и начала реализовывать подробный план по внедрению системы управления оперативной деятельностью, приступила к реализации ряда инициатив в области управления людскими ресурсами, в том числе программы АЖД по развитию навыков; организовала централизованный процесс закупок и создала подразделение по управлению имуществом и департамент материально-технического обеспечения, которые будут возглавлять реформы в секторе управления складскими помещениями и инвентарными запасами.

53. Кроме того, компания АЖД осуществляет реформы в плане стандартов корпоративного управления; корпоративный план по реструктуризации; решения по субсидированию убыточных сегментов; а также ряд инициатив, касающихся внешнего подряда.

54. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению информацию о железнодорожных реформах, представленную делегациями и секретариатом, и решила сохранить эту тему в повестке дня для будущих обсуждений.

XVII. Облегчение международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (пункт 16 повестки дня)

A. Облегчение пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок

55. Рабочая группа отметила, что на предыдущей сессии она приняла к сведению соответствующее сообщение секретариата и одобрила план действий, касающийся возможных механизмов осуществления положений нового приложения 9 к «Конвенции о согласовании», для облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в общеевропейском регионе. Секретариат подчеркнул важность продвижения работы по разъяснению эффективности приложения 9 в государствах-членах.

56. Рабочая группа просила секретариат представить ей обновленную информацию о ситуации в связи с Конвенцией о согласовании на семьдесят третьей сессии Рабочей группы.

B. Согласование технических требований различных железнодорожных систем

57. Рабочая группа приняла к сведению, что по этому пункту повестки дня не было получено никакой новой информации, и просила секретариат представить ей обновленную информацию о развитии ситуации с согласованием технических

требований различных железнодорожных систем на семьдесят третьей сессии Рабочей группы.

XVIII. Обзор железнодорожного транспорта (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/3

58. Рабочая группа напомнила, что на своей шестьдесят седьмой сессии она одобрила проект вопросника для публикации по обзору положения на железнодорожном транспорте, который будет направлен странам и железнодорожным администрациям для сбора соответствующих данных. На семьдесят первой сессии Рабочая группа отметила, что вопросник охватывает ряд областей, относящихся к другим пунктам повестки дня, например реформу на железнодорожном транспорте, производительность, ГЧП и инфраструктуру. Рабочая группа отметила также, что уже были получены данные по производительности и планируется публикация с подробной информацией по вопросу 3, который включен в вопросник по обзору положения на железнодорожном транспорте и посвящен реформе (см. пункт 15 выше).

59. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат в сотрудничестве с МСЖД предпринял шаги для сбора информации по вопросу 2 вопросника. Рабочая группа выразила признательность МСЖД за помощь в сборе этой информации. С категориями запрошенных данных можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/SC.2/2018/3. Секретариат пояснил, что во избежание публикации необработанных данных, указанных в этом документе, секретариат изучает подходящие способы визуализации этой информации, например посредством использования ГИС. Секретариат далее пояснил, что он ищет наилучшие пути для этого, в том числе с помощью сбора дополнительных данных, и что он проинформирует Рабочую группу о результатах на ее семьдесят третьей сессии.

60. Рабочая группа поблагодарила МСЖД и секретариат за продленную работу по обзору железнодорожного транспорта и просила секретариат дополнить полученные данные информацией, находящейся в открытом доступе, а также подготовить базу данных и соответствующую информацию ГИС, с тем чтобы предоставить государствам-членам легкодоступную информацию о железнодорожной инфраструктуре.

XIX. Статистика железнодорожного транспорта (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2017/4,
сообщение, представленное секретариатом WP.6

61. Рабочая группа отметила, что она продолжает работать в тесном контакте с Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) над проблематикой железнодорожного транспорта, в частности над разработкой показателей производительности. Рабочая группа напомнила, что в 2017 году WP.6 провела рабочее совещание по статистике железнодорожного транспорта. Секретариат проинформировал Рабочую группу об основных направлениях деятельности WP.6, представляющих интерес для SC.2, в частности об усилиях по визуализации результатов обследования железных дорог категории E, которая облегчает выявление возможностей для перераспределения перевозок с других видов транспорта на железнодорожный транспорт, а также отслеживание развития ситуации в коридорах EATC.

62. Рабочая группа с удовлетворением отметила прогресс в плане сбора данных о железнодорожных авариях, в работе над глоссарием и по другим направлениям деятельности WP.6, а также в отношении данных по железнодорожным переездам, и просила в будущем продолжать информировать ее об изменениях в связи со статистикой железнодорожного транспорта.

XX. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/221, ECE/TRANS/WP.1/GE.1/17, ECE/TRANS/WP.1/GE.1/19, неофициальный документ № 5 SC.2 (2016 год), ECE/TRANS/WP.1/2017/4

63. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии она была проинформирована секретариатом о том, что работа Группы экспертов по этому вопросу завершена. Секретариат изложил основные рекомендации, содержащиеся в заключительном докладе. Секретариат отметил, что, поскольку работа в этой области была завершена и собранные данные по этому сектору охватывают гораздо более широкий круг аспектов, а не только железнодорожные переезды, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о расширении сферы охвата этого пункта повестки дня, включив в него вопросы безопасности на железных дорогах в целом.

64. С учетом того, что данные о безопасности, которые в настоящее время собираются Рабочей группой по статистике транспорта, охватывают более широкий круг тем, чем просто железнодорожные переезды, и что безопасность является вопросом, имеющим большое значение для железных дорог, Рабочая группа решила расширить этот пункт повестки дня, так чтобы он охватывал все аспекты безопасности на железнодорожном транспорте.

XXI. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательных органов (пункт 20 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/274

65. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о деятельности КВТ и приветствовала изменения в новой стратегии КВТ.

XXII. Деятельность Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта (пункт 21 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/7

66. Рабочая группа была проинформирована представителем от Европейской комиссии Европейского союза (ЕС) о самых последних изменениях в этой области (ECE/TRANS/SC.2/2018/7).

67. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию от ЕС и просила продолжать информировать государства-члены об этой деятельности на будущих сессиях SC.2.

XXIII. Деятельность международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 22 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 7 SC.2 (2018 год)

68. Рабочая группа была проинформирована представителями ОТИФ и МКЖТ о деятельности их организаций за 2017 год.

69. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию от этих международных организаций и просила их продолжать информировать государства-члены о своей деятельности на будущих сессиях SC.2.

XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2018/5

70. Рабочая группа обсудила различные варианты в контексте проведения рабочего совещания на семьдесят третьей сессии. Учитывая успех недавних рабочих совещаний, важно, чтобы в качестве темы был выбран вопрос, представляющий интерес. Среди тем, перечисленных в документе ECE/TRANS/SC.2/2018/5, наибольший интерес представляют следующие темы:

- повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок и скоординированное развитие сети железнодорожного сообщения с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте EATC;
- развитие международных пассажирских железнодорожных перевозок в контексте положений резолюции № 264 КВТ.

71. Рабочая группа решила, что первую тему следует избрать для рабочего совещания семьдесят третьей сессии Рабочей группы, а вторую тему – для рабочего совещания семьдесят четвертой сессии Рабочей группы, при том понимании, что обсуждение вопроса о международных пассажирских железнодорожных перевозках будет также обсуждаться на ее семьдесят третьей сессии в ходе запланированных совещаний в рамках подготовки к рабочему совещанию следующего года.

XXV. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 24 повестки дня)

72. Семьдесят третью сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 25–27 ноября 2019 года.

XXVI. Утверждение решений (пункт 25 повестки дня)

73. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением пятьдесят второй сессии Рабочей группы (TRANS/SC.2/190, пункт 6) Рабочая группа рассмотрела свои основные решения, принятые на сессии, а секретариат подготовил настоящий доклад в сотрудничестве с Председателем и заместителем Председателя.

74. Рабочая группа постановила принять решения с соответствующими изменениями, обсужденные в ходе сессии и изложенные в неофициальном документе № 6 SC.2 (2018 год).

Приложение I

Письмо с приглашением к тестированию правового режима единого железнодорожного права

Ваше Превосходительство,

Я имею честь сообщить Вам о работе, которая до настоящего времени была проделана в области единого железнодорожного права, а также любезно просить Администрацию железнодорожных дорог Вашей страны принять активное участие в подготовке пилотных тестов в коридорах [названия конкретных стран, расположенных вдоль коридора], с тем чтобы опробовать разработанные правовые положения на практике.

В настоящее время осуществление международных железнодорожных перевозок сопряжено с определенными трудностями ввиду несогласованности правовых режимов, использования разных видов накладных и наличия разных по объему обязательств. Поэтому новый правовой документ ООН имеет крайне важное значение для устранения нефизических препятствий, которые на протяжении многих лет снижают конкурентоспособность железных дорог по сравнению с другими видами транспорта. Единое железнодорожное право (ЕЖП) обеспечивает согласованный подход к международным железнодорожным перевозкам – так же, как на протяжении десятилетий соответствующие международные соглашения регулируют воздушный, морской, автомобильный и внутренний водный транспорт.

Начиная с 2010 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК разрабатывает правовые положения для единого железнодорожного права. Применение единого железнодорожного права позволит ликвидировать существующие препятствия путем обеспечения единого правового режима для международных железнодорожных перевозок и введения единой накладной. Вместо использования нескольких правовых режимов или своих национальных правовых рамок страны будут применять только один правовой режим. В отсутствие необходимости в дополнительных финансовых и временных затратах железные дороги станут более конкурентоспособными, а рынки получат экономичный и эффективный альтернативный вид транспорта.

Группа экспертов по единому железнодорожному праву во исполнение своего текущего двухлетнего мандата (2018–2019 годов) осуществляет следующую деятельность: а) контроль за завершением подготовки необходимых документов; б) контроль за реализацией значительного числа пилотных тестов, которые проводятся железнодорожными компаниями в реальных условиях; в) разработка документа (или пакета документов) по единому железнодорожному транспортному праву, который мог бы быть принят в качестве юридически обязательного документа; а также г) обсуждение других соответствующих вопросов, касающихся международных железнодорожных грузовых перевозок, в целях включения, в соответствующих случаях, необходимых положений в документ по единому железнодорожному праву.

Группа экспертов на своей предыдущей сессии (29–31 октября 2018 года, Женева) утвердила специальную накладную для пилотного тестирования ЕЖД в реальных условиях. В этой связи, памятуя о принятии правительством Вашей страны резолюции семьдесят восьмой сессии КВТ, вместе с чем была выражена приверженность совместной работе по введению единых правовых положений для железных дорог, эквивалентных тем, которые уже на протяжении многих лет существуют для других видов транспорта, я хотел бы предложить [название конкретного железнодорожного предприятия] принять участие в таком тестировании, наряду с железнодорожными предприятиями из [названия конкретных стран, расположенных вдоль коридора, кроме страны – адресата письма]. Кроме того, я хотел бы просить Ваше Министерство выдать разрешение на проведение этого теста, если таковое необходимо.

В этой связи я хотел бы проинформировать Вас о том, что, хотя ЕЖП не вступило в силу, его положения могут применяться на основе взаимной

договоренности между сторонами договора перевозки, например в качестве одного из общих положений и условий, и могут, таким образом, быть протестированы на практике.

Для Вашего удобства проект положений ЕЖП, а также специально подготовленная накладная, которые должны быть протестированы, прилагаются к настоящему письму. Кроме того, прилагается также информационная записка с описанием ЕЖП и его преимуществ.

Группа экспертов была бы признательна за направление результатов первой серии тестов для обсуждения на следующем совещании, с тем чтобы понять, может ли потребоваться внесение каких-либо дополнительных корректировок в положения единого железнодорожного права. Следующее совещание Группы запланировано провести 2–4 апреля 2019 года. С этой целью я любезно прошу Вас оказать содействие скорейшему началу процесса подготовки к тестам и проведению первых тестов в первом квартале 2019 года. Я также надеюсь, что эксперты от Вашей страны будут присутствовать на совещании в апреле, чтобы представить потенциальные результаты этих тестов.

Секретариат готов оказать содействие для организации любых необходимых контактов между [название конкретного железнодорожного предприятия] и партнерскими железнодорожными предприятиями [в конкретных странах, расположенных вдоль коридора, кроме страны – адресата письма]. Контактным сотрудником секретариата является г-н Лукаш Вировский (Lukasz.wyrowski@un.org, +41 22 917 4053).

Прошу Вас, Ваше Превосходительство, принять заверения в моем глубочайшем уважении.

Приложение II

Презентация единого железнодорожного права (ЕЖП) как нового правового инструмента ЕЭК для международных железнодорожных грузоперевозок

I. Цель единого железнодорожного права

При росте объемов железнодорожных перевозок между Европой и Азией железнодорожные компании остаются не охваченными единым правовым режимом. Это отличает ситуацию на железных дорогах от других видов транспорта: дорожные грузоперевозки регулируются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), морские перевозки – Гаагско-Висбийскими правилами, а авиaperевозки – Монреальской конвенцией. Многими грузоотправителями, а также задействованными железными дорогами это воспринимается как существенный недостаток и с большим сожалением.

Причины этого просты и носят двоякий характер. Чем больше преодолеваемые грузом расстояния, тем большую важность для клиентов грузоотправляющих компаний приобретает необходимость быстрых и упорядоченных процедур обработки груза на границах. А в случае потерь эти клиенты стремятся задействовать процедуры возмещения убытков.

Отсутствие единого правового режима ставит железнодорожных операторов в весьма невыгодное конкурентное положение по сравнению с перевозчиками, работающими с другими видами транспорта, в особенности с автомобильным и морским. В точке передачи грузов из зоны правового режима ЦИМ в зону действия соглашения СМГС требуется осуществлять реконсигнацию грузов. Это зачастую связано с необходимостью переоформления накладных из формата ЦИМ в формат СМГС, что влечет за собой дополнительные финансовые и временные затраты при перевозке грузов. Кроме того, в случае потери груза факт наличия двух конвенций, регулирующих грузовые перевозки, создает клиентам серьезные трудности в плане выявления страхового случая и задействования процедуры обращения за компенсацией.

Именно эти проблемы призвано, и в состоянии, решить единое железнодорожное право (ЕЖП). Оно предоставляет железнодорожным компаниям и их клиентам возможность заключать для определенных международных (в частности, евро-азиатских) перевозок грузов железнодорожным транспортом только один договор перевозки и применять для этого договора только один международный правовой режим на основе выраженного обоюдного согласия (принцип opt-in).

В таком случае договор перевозки будет сопровождаться единой накладной ЕЖП, регулируемой только одним правовым режимом.

ЕЖП устанавливает единые международно-правовые рамки для железнодорожных грузовых перевозок между государствами-участниками. В случае если стороны договора перевозки договорились о действии условий ЕЖП для своего договора, положения ЕЖП имеют приоритет перед национальным законодательством, а также перед положениями ЦИМ и СМГС. Такое решение – об использовании накладной ЕЖП – исключает необходимость реконсигнации грузов на границе между зонами действия режимов ЦИМ и СМГС.

Выбор в пользу ЕЖП – это добровольный выбор договаривающихся сторон. Поэтому при перевозке грузов между Европой и Азией по-прежнему сохранится возможность применять режимы ЦИМ и СМГС, в том случае если стороны решат не применять ЕЖП в отношении какой-либо партии грузов. Однако тогда нужно будет вновь заключать два договора перевозки: один – в рамках ЦИМ, а другой – в рамках СМГС, причем на данный груз придется использовать либо две накладные, либо совместную накладную ЦИМ/СМГС.

Если стороны договора перевозки соглашаются использовать ЕЖП, то оно применяется в полном объеме (ЕЖП, пункт 1 статьи 3). Отдельные изъятия из режима ЕЖП допускаются лишь в том случае, если это однозначно предусмотрено положениями ЕЖП.

II. Основная концепция ЕЖП

ЕЖП было разработано на основе соглашений ЦИМ 1999 года и СМГС 2015 года с учетом международных конвенций для других видов транспорта. В ЕЖП были включены большинство совпадающих положений ЦИМ и СМГС, а там, где эти режимы различаются, например в части ответственности перевозчика, при подготовке положений ЕЖП были найдены компромиссы. В целях создания правового инструмента, более простого, понятного и удобного в применении, чем ЦИМ и СМГС, в ЕЖП не были включены отдельные менее значимые положения этих соглашений (например, касающиеся объявления ценности груза, специального интереса в доставке груза, наложенных платежей, железнодорожно-паромных перевозок и ядерных событий).

III. Преимущества ЕЖП

Выбор ЕЖП имеет для сторон договора перевозки ряд преимуществ:

1. Действие единого, простого и понятного правового режима, ориентированного только на существенные аспекты железнодорожных грузовых перевозок, который охватывает операцию перевозки на всем маршруте от отправителя до получателя. Таким образом, отпадает необходимость учитывать разные соглашения, регулирующие грузовые перевозки, положения которых различаются.
2. Применение единой накладной, которая больше не должна учитывать две правовые системы (в отличие от накладной ЦИМ/СМГС).
3. Учет воли сторон договора путем укрепления принципа свободы договора: стороны договора перевозки могут сами определять многие положения договора в зависимости от своих индивидуальных потребностей.
4. Возможность применения ЕЖП к определенным дополнительным видам перевозок с задействованием других видов транспорта (мультимодальные перевозки). Например, по договору перевозки, заключенному в рамках ЕЖП, могут осуществляться контейнерные перевозки автомобилями или баржами, приобретающие все более важное значение как средство доставки грузов от отправителя к перегрузочным терминалам и от терминалов прибытия к получателю.
5. Единая система ответственности за утерю, повреждение или задержку груза, которая распространяется на все железнодорожные предприятия, участвующие в операции перевозки от двери до двери, что исключает необходимость соблюдения разных положений об ответственности в разных правовых режимах.
6. Минимальный уровень ответственности перевозчика с определенными максимальными пределами возмещения; при этом стороны договора могут договориться и о более высоком пределе ответственности перевозчика. В определенных случаях ответственность грузоотправителя может быть ограничена той же суммой, что и ответственность перевозчика.

В целом единое железнодорожное право предоставляет железнодорожным операторам и их клиентам возможность быстро и эффективным с точки зрения затрат образом осуществлять грузоперевозки по маршрутам между Европой и Азией в рамках единого правового режима и при меньших административных затратах.

IV. Пилотный этап

В духе Совместной декларации министров по единому железнодорожному праву (Женева, 23 февраля 2013 года) Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК, в своей резолюции от 26 февраля 2016 года, призвал железнодорожные компании и соответствующие международные организации опробовать новые правовые положения на практике, когда это только представляется возможным.

Официально ЕЖП еще не вступило в силу. Однако уже сегодня оно может применяться на основе взаимной договоренности между сторонами договора перевозки, например в качестве одного из общих положений и условий. Вопрос об окончательном оформлении ЕЖП с юридической точки зрения (т. е. будет ли оно оформлено в виде международной конвенции) по-прежнему остается открытым.

Завершение работы над окончательным вариантом накладной ЕЖП для использования в пилотных перевозках в рамках ЕЖП ознаменовало собой ключевой этап, после которого можно приступать к проведению пилотных тестов в реальных условиях. Всем заинтересованным железнодорожным предприятиям, осуществляющим железнодорожные грузовые перевозки между Европой и Азией, вновь предлагается принять участие в пилотных тестах для опробования применения ЕЖП. Для этой цели рекомендуется:

- при необходимости заручиться поддержкой ответственных государственных органов для участия в операциях по пробному применению ЕЖП; и
- совместно с участвующими железнодорожными предприятиями выбрать подходящие коридоры и пути сообщения для таких тестов, а также решить все остающиеся открытыми практические вопросы.

V. Перспективы

В настоящее время инвестируются крупные суммы в важные инфраструктурные проекты по нескольким европейско-азиатским железнодорожным коридорам в целях облегчения и ускорения железнодорожных грузовых перевозок на расстояния более 10 000 км. Эти проекты также нуждаются в простой, общепонятной нормативно-правовой базе для подготовки договоров перевозки в целях обеспечения роста объема перевозок. Для этого идеально подошло бы единое железнодорожное право, которое не требует больших инвестиций, а лишь намерения его совместно применять.

Еще раз подводя итог, следует отметить, что единое железнодорожное право впервые предоставит железнодорожным транспортным предприятиям и их клиентам возможность, – которую уже имеют их конкуренты, занимающиеся автомобильными и морскими перевозками, – осуществлять железнодорожные грузоперевозки на расстояния более 10 000 км с единственным договором на грузоперевозку и единственной транспортной накладной в рамках единой правовой системы.