



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

Женева, 18–20 ноября 2020 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Европейское соглашение о международных магистральных
железнодорожных линиях****Справочная информация, польза и присоединение****Записка секретариата****I. Введение**

1. Цели устойчивого развития (ЦУР) влияют на принятие решений во всем мире, и важно, чтобы транспортный сектор вносил свой вклад в их достижение и осуществлял переход к более устойчивым видам транспорта. Перевозки по железным дорогам являются тем видом транспорта, который в наибольшей степени отвечает потребностям устойчивого будущего. Кроме того, этот вид транспорта лучше всего позволяет удовлетворить потребности операторов грузоперевозок на дальние расстояния, которым необходимо осуществлять транспортировку грузов на большие дистанции без излишних временных или финансовых затрат. Именно поэтому инвестиции в железнодорожную отрасль будут оказывать дополнительную поддержку достижению ЦУР.

2. Чтобы содействовать этому процессу развитие железных дорог нуждается в международных рамках, которые позволили бы осуществлять более эффективные и действенные трансграничные инвестиции в железнодорожную отрасль, с тем чтобы, кроме прочего, решать проблемы, унаследованные из прошлого, когда развитие железных дорог было направлено на обслуживание конкретных маршрутов для сообщения на страновом или региональном уровне. Результатом практики, применявшейся в прошлом, является слабое развитие международного сообщения, обусловленное различиями в технических параметрах, действующих в соседних странах.

3. В контексте усилий по согласованию, направленных на сокращение таких трансграничных барьеров, государства — члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций приняли решение о развитии сети международных магистральных железнодорожных линий, в рамках которой можно было бы облегчить международные перевозки посредством разработки аналогичных



стандартов. Эта задача была решена благодаря созданию Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), подписанного в Женеве 31 мая 1985 года. В настоящее время договаривающимися сторонами этого соглашения являются в общей сложности 27 государств-членов, которые регулярно принимают участие во внесении поправок в текст и его обновлении.

4. Последний сводный вариант СМЖЛ (Пересмотр 4) был согласован Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее семьдесят третьей сессии в ноябре 2019 года, и он размещен на веб-сайте ЕЭК. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/sc2/2006227_R_ECE_TRANS_63_Rev.4_WEB.pdf.

5. Нынешняя пандемия COVID-19 продемонстрировала важное значение хорошо функционирующей железнодорожной сети, работа которой опирается на согласованные правила, для обеспечения столь необходимых поставок по всему региону ЕЭК.

II. Текст соглашения

6. СМЖЛ включает в себя:
- основной текст из 15 статей, охватывающий основные правовые положения;
 - приложение I, в котором перечислены железнодорожные линии, наиболее важные с международной точки зрения;
 - приложение II, в котором определены технические характеристики наиболее важных с международной точки зрения железнодорожных линий.

III. Цель соглашения

7. Цель соглашения заключается в облегчении и развитии международных железнодорожных перевозок в регионе ЕЭК на основе скоординированного плана развития и строительства железных дорог. Такой план необходим для удовлетворения будущих потребностей железнодорожного транспорта. Особое значение в момент заключения соглашения имело содействие устранению барьеров на границах внутри региона ЕЭК. И этот аспект начинает играть еще более важную роль сегодня, когда растет значение железнодорожных грузоперевозок на дальние расстояния, а через многие государства — члены ЕЭК проходят ключевые транзитные маршруты для грузопотоков по евро-азиатским транспортным коридорам.

IV. Каким образом эта цель может быть достигнута

8. Для содействия достижению этой цели в соглашении определены и пронумерованы железные дороги международного значения (железнодорожные линии категории «Е») по аналогии с тем, как это было сделано в отношении сети дорог категории «Е» (в 1975 году), а позднее и в отношении сети водных путей категории «Е» (в 1993 году). Эти линии представляют собой ключевые магистральные маршруты, на которых необходимо облегчать международные железнодорожные перевозки как грузов, так и пассажиров. В соглашении также определены 11 технических параметров этих линий: количество путей, статистический габарит единиц подвижного состава, база, минимальная расчетная скорость, разрешенная нагрузка на ось, разрешенная нагрузка на погонный метр, тип расчетного поезда, максимальный уклон, минимальная длина платформ на крупных станциях, минимальная полезная длина обгонных путей и наличие пересечений в одном уровне.

V. Аргументы в пользу присоединения

9. Важность СМЖЛ неоднократно подчеркивалась на международном уровне, и со временем этот аспект лег в основу ряда важных международных процессов. Например, Трансевропейская транспортная сеть Европейского союза (ТЕС-Т) в Центральной Европе в значительной степени опирается на сеть, включенную в СМЖЛ, и Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) также опирается на коридоры, в которых используются международные магистральные железнодорожные линии, включенные в СМЖЛ.

10. Определение линий как таковых является лишь первым шагом в сторону упрощения международного железнодорожного движения. Вторым шагом в этом направлении является работа по согласованию ключевых технических параметров. И в этом отношении важную роль играет приложение II к СМЖЛ. Эксплуатационная несовместимость железных дорог в разных странах (а иногда и внутри одной и той же страны) представляет собой проблему, о которой уже говорилось выше. Технические параметры, содержащиеся в СМЖЛ, являются целевыми показателями, к достижению которых должны стремиться государства-члены для облегчения грузовых и пассажирских перевозок. Важно отметить, что, становясь договаривающимися сторонами соглашения, государства-члены обязуются проводить работу по модернизации существующих железных дорог или строить новые железные дороги, отвечающие этим параметрам. При этом отсутствуют какие-либо ограничивающие сроки, к которым эти целевые параметры должны быть достигнуты в отношении всех национальных компонентов СМЖЛ (т. е. нет крайнего срока, к которому необходимо завершить модернизацию сетей), и не существует единого эксклюзивного стандарта, который должен применяться в рамках всей сети. За прошедшие годы договаривающиеся стороны СМЖЛ расширили сферу действия этих технических параметров в целях охвата различных видов грузовых перевозок и обеспечения возможности строительства и эксплуатации высокоскоростных железных дорог. Внесенные поправки касаются также добавления, изменения и/или исключения линий в пределах национальных границ, например в результате строительства новой линии или понижения категории параллельно проходящей линии.

11. Согласование параметров международных железных дорог по всей сети СМЖЛ обеспечит облегчение железнодорожных перевозок на большие расстояния, что приведет к сокращению барьеров, существующих в настоящее время на границах. Так, стандартизация железнодорожной инфраструктуры для обычных и высокоскоростных поездов в ключевых международных коридорах, как это предусмотрено в СМЖЛ, позволит сократить время перевозок из Азии в Европу. Аналогичные результаты принесет модернизация ключевых линий, которая позволит снять ограничения скорости, сдерживающие пропускную способность и грузопотоки. Согласование работы сети между Китаем и Европой позволит заметно сократить время поездки по этому маршруту, что значительно снизит транспортные расходы, а также сделает железнодорожный транспорт более привлекательными для потоков грузов, которые в настоящее время используют морские маршруты.

12. СМЖЛ также дает директивным органам уверенность в том, что международные железнодорожные транспортные маршруты будут создаваться и поддерживаться на определенном уровне для обеспечения эффективного и действенного перемещения товаров между государствами-членами.

13. Кроме того, государства-члены, являющиеся договаривающимися сторонами СМЖЛ, также имеют возможность повлиять на то, как это соглашение будет развиваться дальше, чтобы оно в еще большей степени отражало будущие потребности сектора.

VI. Связь с другими соглашениями

14. СМЖЛ существует не в вакууме. В частности, оно тесно связано с Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и

соответствующих объектах (СЛКП). Это соглашение имеет особенно важное значение, поскольку оно связывает железнодорожный сектор с другими видами транспорта. В частности, в нем определены железнодорожные линии для комбинированных перевозок, а также ключевые терминалы и другие объекты, необходимые для того, чтобы на последнем отрезке транспортировки грузов, перевозимых по железной дороге, была возможность использовать другие виды транспорта. Большая часть сети СЛКП совпадает с сетью СМЖЛ, хотя имеются отдельные участки, которые относятся исключительно к СЛКП или исключительно к СМЖЛ.

15. Ряд других соглашений, заключенных под эгидой Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, также имеют непосредственное отношение к железнодорожному сектору, в том числе:

- Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (1952 года);
- Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы (1952 года);
- Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROPE (1958 года);
- Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках (1960 года);
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года);
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994 года);
- Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС (2006 года);
- Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (2019 года).

VII. Процесс присоединения

16. Государствам — членам ЕЭК и государствам, допущенным к участию в работе Комиссии с консультативным статусом, которые пожелают присоединиться к СМЖД, достаточно представить свой документ о присоединении Генеральному секретарю в Нью-Йорке. В соответствии с требованиями национального законодательства им, возможно, понадобится принять закон, подтверждающий намерение придерживаться требований СМЖД.

17. Присоединение к СМЖЛ также позволяет государствам-членам активно участвовать в обеспечении того, чтобы само соглашение постоянно обновлялось и отвечало требованиям современных железных дорог и устойчивого транспортного сектора. Это особенно важно при рассмотрении технических параметров СМЖЛ и сферы охвата сети. В частности, договаривающиеся стороны могут предлагать поправки к соглашению, направленные на добавление/замену/исключение ключевых линий, имеющих международное значение.

18. Кроме того, на протяжении многих лет СМЖЛ дополнялось путем введения дополнительных, взаимосвязанных функций. Основным примером этого является разработанный онлайн-инструмент, позволяющий получить доступ к базе данных по стандартам железнодорожной сети СМЖЛ/СЛКП (<https://apps.unece.org/WP24/>). Благодаря этому инструменту пользователи могут узнать ключевые параметры железнодорожной сети по маршрутам СМЖЛ/СЛКП, такие как количество путей, габарит погрузки и разрешенная нагрузка на ось. В настоящее время проводится обновление этого инструмента с целью создания интегрированного приложения,

доступного в интерактивном формате, которое позволит повысить прозрачность информации, доступной всем заинтересованным сторонам, связанных с железнодорожным транспортом.

19. В этом интегрированном приложении будет также добавлена информация по ключевым инвестиционным проектам, а все виды деятельности будут связаны с интерфейсом Географической информационной системы для облегчения доступа к соответствующим данным.
