



Европейская экономическая комиссия**Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Группа экспертов по железнодорожным узлам
для международных пассажирских перевозок****Третья сессия**

Женева, 23–25 мая 2022 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Выявление технических и эксплуатационных
параметров, необходимых для определения понятия
«железнодорожный узел для международных
пассажирских перевозок»****Определение технических и эксплуатационных
параметров железнодорожных узлов для международных
пассажирских перевозок****Представлен секретариатом****I. Введение**

1. Настоящий документ подготовлен в соответствии с решением, принятым на втором совещании Группы экспертов (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/6, пункт 19). В нем представлены комментарии, полученные экспертами и относящиеся к определению технических и эксплуатационных параметров международных железнодорожных пассажирских узлов, перечисленных в документе ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9.

II. Комментарии экспертов**A. Бельгия**

2. Анализируя вопрос о выявлении технических и эксплуатационных параметров, необходимых для определения понятия «железнодорожный узел для международных пассажирских перевозок» (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9), Бельгия считает чрезвычайно важными параметры, перечисленные секретариатом и относящиеся к вокзальным комплексам, предназначенным для обслуживания пассажиров, а также связанности и доступности для пассажиров, и выражает согласие с предложенным подходом.

3. Параметры, перечисленные секретариатом и относящиеся к железнодорожной инфраструктуре, необходимой для операторов железнодорожных перевозок, отражают интересный подход, однако, по мнению Бельгии, важно проводить различие



между основными и второстепенными узлами, особенно в отношении вопросов инфраструктуры.

4. Кроме того, необходимо провести дополнительные обсуждения по определению «близлежащие пункты обслуживания», поскольку такой подход, возможно, является слишком расплывчатым для достижения договоренности.

5. Что касается резервирования определенного количества путей и платформ, а также количества платформ в качестве факторов, определяющих пропускную способность, то, как нам представляется, это вполне уместно, однако следует также учесть важность управления пропускной способностью.

В. МСЖД

6. В связи с пунктом 7 раздела А важно, чтобы при рассмотрении других языков приоритет отдавался английскому языку. В отношении пункта 10 о пассажирах с ограниченной подвижностью стоит отметить, что в законодательство ЕС входит Технический стандарт эксплуатационной совместимости (ТАР), согласно которому железнодорожные перевозчики обязаны предоставлять услуги лицам с ограниченной подвижностью. В случае международных перевозок внедренная МСЖД система бронирования дополнительного обслуживания для пассажиров с ограниченной подвижностью (PRM АВТ, на данный момент доступная исключительно членам ЕС) может передавать информацию из страны А в страну Б и гарантировать непрерывность обслуживания даже после пересечения границы по железной дороге. Технически нет никаких ограничений для распространения этого инструмента на другие страны. По пункту 11 важно отметить, что МСЖД проводит большую работу для предоставления информации пассажирам и в настоящее время обновляет механизмы этой работы, поэтому сотрудничество с ЕЭК ООН и ее рабочими группами здесь приветствуется. В пункте 12 неясно, какая именно беспроводная связь потенциально будет рассматриваться. В пункте 13 следует разделить вопросы безопасности и охраны, поскольку в настоящее время основной акцент, по всей видимости, делается на охрану.

7. Что касается раздела В, то в пункте 21 подчеркивается важность парковок для личных автомобилей, однако следует уточнить, что это относится ко всем средствам индивидуальной мобильности (автомобили, велосипеды, мотоциклы, новые средства городской мобильности, решения в области электромобильности и т. д.) с особым акцентом на решения в области совместного использования транспорта. В пункте 22 необходимо дополнительно прояснить, что подразумевается под беспересадочным сообщением.

С. Комментарии к документу, представленные в ходе сессии

8. На своей второй сессии Группа подробно обсудила параметры, включенные в документ, и дала оценку их относительной важности. В частности, было отмечено, что требования к пунктам продажи билетов должны отражать современные технологии, что следует рассмотреть возможность использования данных о перевозках в режиме реального времени (если они общедоступны), а также подчеркивалась важность того, чтобы персонал был на виду и доступен. Было указано также, что следует рассмотреть альтернативы этим параметрам, такие как использование видеотерминалов для обмена информацией и привлечение сторонних поставщиков услуг, в частности для лиц с ограниченной подвижностью. Соображения, касающиеся наличия всех необходимых средств пограничного контроля на станциях, где они требуются или уместны, также должны быть изложены более подробно.

9. Делегаты отметили важность решения вопросов, касающихся взаимодействия с различными операторами и конечной ответственности за предоставление услуг, определенных в настоящем документе.

10. Группа обсудила также возможность создания двухуровневой системы, в рамках которой основным и второстепенным узлам могут присваиваться различные технические и эксплуатационные параметры. Группа пришла к выводу, что исключить некоторые технические параметры, указанные в документе ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9, может быть трудно, поэтому лучше сохранить эти параметры для всех узлов, отметив при этом, что параметры, доступные для инфраструктуры в рамках СМЖЛ, являются целевыми, т. е. речь идет о параметрах, над которыми работают договаривающиеся стороны, а не о фиксированных сроках, к которым они должны быть внедрены.

III. Следующие шаги

11. Экспертам предлагается рассмотреть эти комментарии вместе с документом ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9 и обсудить вопрос о дальнейшем уточнении технических и эксплуатационных параметров на третьей сессии Группы.
