

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

Женева, 13 (вторая половина дня) — 15 ноября 2024 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

**Реформа и обзор железнодорожного транспорта****Будущее международных железнодорожных  
пассажирских перевозок****Записка секретариата****Резюме рабочего совещания****I. Введение и мандат**

1. С учетом важного значения сотрудничества в области стимулирования пассажирских железнодорожных перевозок, в течение второго дня работы семьдесят седьмой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) было проведено рабочее совещание на тему: «Будущее международных железнодорожных пассажирских перевозок».

2. Рабочая группа одобрила выступления и дискуссии, состоявшиеся в ходе рабочего совещания, и поручила секретариату подготовить нижеследующий краткий документ для обсуждения этого вопроса на последующих сессиях. Представлен перечень тем, сформулированных в результате выступлений и дискуссий, дополненных соответствующими примерами. Рабочая группа поручила секретариату подготовить резюме состоявшейся дискуссии (ECE/TRANS/SC.2/243, пункт 9).

3. Для участия в этом мероприятии зарегистрировалось около 70 делегатов, и 13 докладчиков от национальных и международных учреждений, железных дорог и частного сектора изложили свою точку зрения по этому вопросу.

4. В рабочем совещании приняли участие следующие докладчики:

- Г-н Ираклий Кежерашвили, Агентство железнодорожного транспорта Грузии,
- Г-н Хинне Грот, Министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов,
- Г-жа Магдалена Коссовска, департамент железных дорог Министерства инфраструктуры Республики Польша,



- Г-н Бенн Холл, Министерство транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии,
- Г-н Деян Ласица, транспортное сообщество,
- Г-н Говард Розен, железнодорожная рабочая группа,
- Г-н Уго Тортори, Государственные железные дороги Италии,
- Г-н Омер Тангюль, генеральный директор по регулированию транспортных услуг Министерства транспорта и инфраструктуры Турции,
- Г-н Блаж Понграчич, Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой,
- Г-н Кристофер Ирвин, Европейская федерация пассажиров,
- Г-н Роберт Добре, Министерство транспорта и инфраструктуры Румынии,
- Г-н Румен Марков, ООО «Крупный инфраструктурный проект»,
- Г-н Джордж Эмманулопулос, планировщик - инженер в области транспорта.

5. В перечень неофициальных документов совещания SC.2 также был включен документ, озаглавленный «Опыт Австрии в области международных пассажирских железнодорожных перевозок», представленный Австрией.

6. Составной частью анализа послужили также представленные материалы, подготовленные секретариатом, в которых содержится отчет, озаглавленный «Железные дороги в фокусе восстановления после пандемии, меры по поддержке международных железнодорожных перевозчиков». В этом отчете приведено краткое описание последствий пандемии COVID-19 для железнодорожного транспорта и реализации инициатив, с которыми выступили государства для поддержки железнодорожного сектора.

## II. Основные мероприятия

7. В настоящем разделе освещаются основные темы, затронутые докладчиками в ходе их выступлений.

### A. Агентство железнодорожного транспорта Грузии

8. Агентство железнодорожного транспорта Грузии представило нынешнюю систему железнодорожной инфраструктуры страны. На настоящий момент в стране эксплуатируется более 1500 км полностью электрифицированных железнодорожных линий, 100 грузовых и 31 пассажирская станция для обеспечения железнодорожного сообщения.

9. Также прилагаются значительные усилия для разработки законодательной базы, регулирующей железнодорожные перевозки в стране. Для этого Министерство экономики и устойчивого развития Грузии определило и реализовало новую стратегию в области железнодорожных перевозок, включающую следующее:

- учреждение Национального управления по безопасности на железных дорогах;
- введение сертификата безопасности для железнодорожных операторов и процедуры подтверждения безопасности для управляющих инфраструктурой;
- введение правил перевозки опасных грузов по железной дороге; и
- разработку требований в отношении получения удостоверения и сертификата машиниста состава.

10. Эта стратегия была дополнена мероприятиями по согласованию законодательства страны с Регламентом 1370/2007 ЕС, касающимся обязательств по

оказанию государственных услуг и улучшению обслуживания пассажиров, в частности в контексте их безопасности и защиты их прав.

11. В 2020 и 2021 годах из-за пандемии COVID-19 на Грузинских железных дорогах произошло значительное сокращение пассажирских перевозок, однако в 2022 году число перевезенных пассажиров вновь возросло.

12. В настоящее время разрабатывается новый инфраструктурный проект, предусматривающий соединение Азербайджана, Грузии и Турции. Этот проект предполагает реконструкцию существующей линии протяженностью в 180 км и строительство новых железнодорожных путей протяженностью 27 км, причем сметная стоимость их строительства составит 775 млн долл. США.

13. АО «Грузинские железные дороги» реализуют проект модернизации линии Тбилиси-Махинджаури, с тем чтобы обеспечить повышение безопасности железнодорожных перевозок, увеличить пропускную способность этой линии и сократить время в пути для поездов.

14. Правительство проводит исследование с целью проверки практической возможности строительства высокоскоростной железной дороги в Грузии.

## **В. Министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов**

15. Министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов представило Платформу международных пассажирских железнодорожных перевозок, являющуюся одним из европейских проектов по расширению сотрудничества между странами для укрепления международных пассажирских железнодорожных перевозок.

16. Эта Платформа подразделена на четыре различные подгруппы, деятельность которых сосредоточена на следующих важных вопросах:

- клиентский опыт и цифровизация,
- сеть международных пассажирских перевозок,
- «Европейский зеленый курс» ЕС: узкие места в инфраструктуре и проблемы эксплуатационной совместимости,
- нормативная база.

17. Совещания подгрупп способствовали обмену оптимальной практикой и опытом. Государствам-членам были представлены три доклада о ходе работы: в 2021, 2022 и 2023 годах.

18. Для демонстрации возможностей, которые могут появиться благодаря реализации данной Платформы, был выбран пилотный проект по эксплуатации ночного состава, обеспечивающего сообщение между Амстердамом, Брюсселем, Лиллем и Барселоной, который начнет курсировать с 2025 года.

## **С. Департамент железных дорог Министерства инфраструктуры Республики Польша**

19. Министерство инфраструктуры Польши охарактеризовало инициативы страны, которые будут реализованы в ближайшие годы с упором на улучшение конкурентных позиций железнодорожного сектора.

20. Одной из ключевых инициатив послужит внедрение горизонтального графика в 2030–2031 годах для содействия либерализации рынка. Новые государственные контракты на оказание межпровинциальных и международных услуг будут заключаться на основе тендерного процесса. В результате национальным пассажирским предприятиям придется конкурировать с другими операторами. Это может создать проблемы для управляющих инфраструктурой, которые столкнутся с трудностями при составлении расписаний, однако доходы будут расти благодаря более эффективному использованию пропускной способности инфраструктуры.

От конкуренции выиграют пассажиры, так как увеличится число железнодорожных соединений и станут более доступными цены на билеты.

21. В регионе Центральной и Восточной Европы планируется построить новую сеть высокоскоростных железных дорог; благодаря этой инфраструктуре пассажиры железных дорог будут экономить на поездках около 100 000 часов в год. В проведенных исследованиях подчеркивается, что данный проект будет способствовать получению значительных экономических выгод.

#### **D. Министерство транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии**

22. Министерство транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представило мнение Соединенного Королевства о развитии международных железнодорожных пассажирских перевозок.

23. В 2019 году через туннель под Ла-Маншем проехали 21 млн человек, что свидетельствует о рекордном уровне пассажирских перевозок. Вместе с тем из-за пандемии COVID-19 численность пассажиров резко сократилось в 2020 году, однако последние данные свидетельствуют об уверенном восстановлении ситуации в данной связи. В 2020 году было открыто сообщение между Амстердамом и Лондоном, которое характеризуется значительным ростом интенсивности.

24. Все еще сохраняются такие возможности для роста, как стимулирование конкуренции (на международные железнодорожные перевозки приходится более 75 % рынка на маршрутах во Францию и Бельгию). Для этого правительство ввело новую законодательную базу, обеспечивающую равные условия для доступа к инфраструктуре и предоставление скидок управляющими инфраструктурой. Это приведет к увеличению числа услуг по более выгодным для пассажиров ценам.

25. Правительство Великобритании также сотрудничает с партнерами в интересах создания новых прямых соединений из Соединенного Королевства в европейские города. Все еще требуют всестороннего изучения такие барьеры, как пограничный контроль, нормативные требования и сертификаты безопасности.

#### **E. Транспортное сообщество**

26. Транспортное сообщество обсудило процесс реализации Плана действий по развитию железных дорог на Западных Балканах. В план включены шесть различных целей, а именно:

- открытие рынка железнодорожных перевозок,
- разработка аспектов, связанных с правами пассажиров,
- укрепление управления в секторе железнодорожных перевозок,
- стимулирование развития эксплуатационной совместимости в регионе,
- усовершенствование работы железнодорожных пунктов пересечения границы,
- модернизация железнодорожной инфраструктуры.

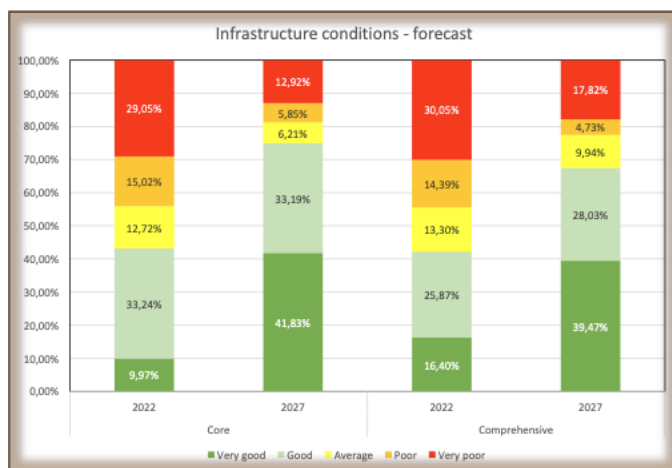
27. На настоящий момент требуемые уровни открытия рынка и прав пассажиров все еще не достигнуты, однако в некоторых странах улучшение ситуации ожидается к концу 2023 года. Во всех странах региона предполагается достижение общего прогресса в контексте шести целей Плана действий по развитию железных дорог.

28. Все страны осуществляют капиталовложения в модернизацию железнодорожной инфраструктуры, способствуя увеличению протяженности железнодорожных линий, эксплуатируемых с 2021 года. Вместе с тем снизилась доля электрифицированных линий и линий с минимальной нагрузкой в 22,5 т/ось. Сеть полностью соответствует ширине колеи 1435 мм, однако длина поездов ограничена 740 м. Лишь некоторые линии оборудованы системой ЕСУДЖ, но протяженность

путей, выдерживающих расчетную и эксплуатационную скоростью свыше 100 км/ч, возрастает с 2021 года.

29. В целом капиталовложения в инфраструктуру будут иметь решающее значение для улучшения состояния линий (см. рис.), увеличения доли линий с минимальной эксплуатационной скоростью 100 км/ч и внедрения ЕСУДЖ к концу 2027 года.

### Прогноз состояния инфраструктуры



Источник: Транспортное сообщество.

## Ф. Железнодорожная рабочая группа

30. Железнодорожная рабочая группа сообщила о вспомогательных усилиях, которые организация прилагает для повышения роли частного сектора на железных дорогах.

31. Делегат подчеркнул роль Люксембургского протокола по железнодорожному подвижному составу в контексте Кейптаунской конвенции в деле формирования правовой основы для обеспечения прав кредиторов при финансировании подвижного состава. Также были разъяснены аспекты, связанные с Уникальной системой идентификации железнодорожных транспортных средств (УСИЖДТС).

32. Люксембургский протокол будет играть крайне важную роль в стимулировании частных капиталовложений в железнодорожный сектор и снижении затрат на финансирование подвижного состава. Он будет также способствовать перемещению подвижного состава между странами.

## Г. Государственные железные дороги Италии

33. Представитель Государственных железных дорог Италии (ГЖДИ), являющихся железнодорожной компанией, принадлежащей итальянскому государству, сообщил об особенностях этой транснациональной компании и ее усилиях по развитию международных пассажирских перевозок в Европе, в частности высокоскоростных железнодорожных перевозок.

34. ГЖДИ функционирует в различных транспортных подсекторах, включая пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки, сертификацию и омологацию железнодорожных перевозок, пассажирские автобусные перевозки, а также проектирование и инженерные решения по всему миру.

35. Государственные железные дороги Италии контролируют более 100 компаний или поддерживают с ними связи; в 2022 году их общие доходы составили 13,7 млрд евро, а доходы до вычета процентов, налогов и амортизационных расходов — 2,2 млрд евро.

36. Промышленный план ГЖДИ на 2022–2031 годы предусматривает увеличение пропускной способности железных дорог на 20 % и сокращение времени в пути. К числу некоторых из основных целей относятся увеличение доли мультимодальных общественных перевозок и удвоение числа железнодорожных перевозок по сравнению с 2019 годом.

37. Благодаря опыту, накопленному в Италии, ГЖДИ также стремится воссоздать успешную модель высокоскоростных железнодорожных перевозок во всей Европе. С 2021 года открыто высокоскоростное сообщение с Францией (до Парижа и Лиона), а с ноября 2022 года ГЖДИ эксплуатирует высокоскоростные составы в Испании при содействии компании «Ирио». В настоящее время рассматриваются два пилотных проекта, предусматривающих соединение Италии и Германии, а также Испании и Португалии. Высокоскоростные железные дороги демонстрируют высокий потенциал на маршрутах протяженностью от 600 до 800 км; вместе с тем введение новых законов и правил, нацеленных на либерализацию рынка и запрет полетов на некоторых маршрутах, может способствовать улучшению ситуации.

## **Н. Министерство транспорта и инфраструктуры Турции**

38. Как пояснило Министерство транспорта и инфраструктуры, АО ТГЖД, являющееся железнодорожной компанией, принадлежащей турецкому государству, функционирует в различных сферах. Речь идет о следующем:

- пассажирских железнодорожных перевозках (высокоскоростных; обычных; городских),
- логистических операциях и железнодорожных грузоперевозках,
- грузовых и пассажирских паромных перевозках,
- обслуживании парка транспортных средств.

39. Некоторые пассажирские железнодорожные маршруты обеспечивают связь Турции с соседними странами. Экспресс-состав «Стамбул-София», у которого время в пути составляет около 12 часов, позволяет совершать поездки на поезде в балканские страны. Сообщение по маршруту Ван-Табриз-Тегеран обеспечивалось между Турцией и Ираном и было прервано во время пандемии COVID-19, однако благодаря Трансазиатскому экспрессу между Анкарой и Тегераном по-прежнему можно перемещаться на поезде. Развивается также железнодорожное сообщение Баку-Тбилиси-Карс. С 1993 года между Эдирне (Турция) и Виллахом (Австрия) курсирует автопоезд. Другие специальные туристические пассажирские поезда позволяют добраться до Турции из всех стран мира.

## **I. Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой**

40. Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД) занимается усовершенствованием международной сети пассажирских перевозок и изучает возможности развития высокоскоростного сообщения и принятия соответствующих решений для стимулирования соединений в Европе.

41. Для развития международных железнодорожных пассажирских перевозок СЕЖД стимулирует такие способы упрощения трансграничных перевозок, как распространение действия удостоверений машиниста на всю сеть, интеграция расписаний, упрощение предоставления разрешений, связанных с использованием подвижного состава, и предоставление дополнительных услуг пассажирам при покупке билетов.

42. По мнению СЕЖД, развитие высокоскоростных железных дорог крайне необходимо для стимулирования международных пассажирских перевозок при том понимании, что интеграция расписаний и финансовая поддержка будут иметь

решающее значение для успеха этого мероприятия. Финансовая поддержка может осуществляться также с учетом более высокой экологической эффективности железнодорожного сектора и введения налоговых льгот для тех видов транспорта, которые в меньшей степени загрязняют окружающую среду. Было отмечено, что к 2050 году большая часть жителей Европы будут иметь удобный доступ к ВСЛ.

43. СЕЖД отметило, что к 2050 году потребуется построить высокоскоростные железнодорожные линии протяженностью около 50 000 км, с тем чтобы соединить европейские агломерации. Затраты на их строительство достигнут примерно 550 млрд евро, однако выгода для общества от реализации этого проекта составит около 750 млрд евро. На самом деле эти капиталовложения позволят не только сократить выбросы CO<sub>2</sub>, но и создавать по 1,5 млн рабочих мест ежегодно до 2050 года.

## **Ж. Европейская федерация пассажиров**

44. Представитель Европейской федерации пассажиров (ЕФП) начал свое выступление с указания своих основных целей. Были обозначены следующие шесть целей:

- стимулирование устойчивой мобильности,
- совершенствование перевозок с точки зрения пользователей,
- совершенствование условий поездки от начального до конечного пункта,
- решение проблемы транспортной нишеты,
- разработка аспектов, связанных с правами пассажира, и улучшение ситуации в этом отношении,
- представление мнения пассажиров на европейском уровне.

45. ЕФП отметила всю сложность нынешней европейской транспортной системы, в рамках которой распределение перевозок по различным видам транспорта за последние годы не претерпело изменений. Кроме того, за период с 2001 по 2019 годы число международных высокоскоростных рейсов удвоилось, однако лишь незначительная часть составов движется со скоростью более 160 км в час.

46. Оратор напомнил о следующих приоритетах пассажиров, перемещающихся на поездах:

- доступные и конкурентоспособные цены на билеты,
- пунктуальность и надежность,
- удобство поездки.

47. Для обеспечения эффективного и вызывающего удовлетворение обслуживания пассажиров необходимо решить проблемы отсутствия доступа к информации о поездках, низкого качества обслуживания, плохого управления сбоями в работе и недостаточных возможностей у пассажиров с ограниченной мобильностью.

## **К. Министерство транспорта и инфраструктуры Румынии**

48. Министерство транспорта и инфраструктуры Румынии поделилось мнением этой страны относительно будущей ситуации на железнодорожном транспорте.

49. Румыния планирует инвестировать в железнодорожные проекты около 27 млрд евро. Через Румынию проходят четыре основных коридора. Основная сеть включает более 3200 км железнодорожных линий, соединяющих ведущие экономические центры Румынии. Приоритетное значение железнодорожных проектов обусловлено пятью научными и независимыми исследовательскими критериями. Двенадцать различных правительственных мер нацелены на стимулирование роста железнодорожного сектора в будущем. Планируемые инвестиции направлены на увеличение скорости движения, нагрузки на ось и пропускной способности.

## **L. ООО «Крупный инфраструктурный проект»**

50. Представитель ООО «Крупный инфраструктурный проект» сообщил о деятельности компании в контексте проекта строительства высокоскоростного железнодорожного соединения Болгарии с соседними странами. Новая инфраструктура обеспечит соединение Афин, Софии и Бухареста, что позволит значительно сократить время поездки. Этот проект будет финансироваться совместно Болгарией и соседними странами.

## **M. Г-н Джордж Эмманулопулос, планировщик-инженер в области транспорта**

51. Г-н Эмманулопулос разъяснил будущую ключевую роль коридора С11, соединяющего Египет, Судан, Южный Судан и Уганду. Этот коридор состоит из железнодорожных, автомобильных и речных соединений. Он не функционирует из-за плохого состояния многих его участков и конфликта в Судане. Другая проблема, которую следует решить, заключается в несогласованности сетей, особенно в контексте различной ширины железнодорожной колеи во всех четырех странах. Вместе с тем введение в эксплуатацию этого коридора окажет положительное воздействие на экономическое развитие региона, в том числе благодаря соединениям между портами Волоса и Александрии.

## **N. Австрия**

52. Австрия представила документ, озаглавленный «Опыт Австрии в области международных пассажирских железнодорожных перевозок». В нем содержится информация о железнодорожных перевозках между Австрией и соседними странами, которые осуществляются государственными и частными компаниями. Составы из Вены в крупные европейские города курсируют ежедневно, с различной частотой в зависимости от направления. За последние несколько лет также увеличилось число ночных поездов; предполагается дальнейший рост перевозок на этом рынке.

## **O. Секретариат Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций**

53. Секретариат представил материалы по исследованию, озаглавленному «Железные дороги в фокусе восстановления после пандемии, меры по поддержке международных железнодорожных перевозчиков». В этом документе отмечается снижение численности пассажиров, перевозимых по железной дороге, из-за пандемии COVID-19 в секторе железнодорожных пассажирских перевозок; в период с 2019 по 2020 годы в Европе объемы их перевозок сократились почти вдвое. Из-за такого снижения большинство стран проводят политику поддержки железнодорожного сектора, включая предоставление скидок на оплату доступа к путям и оказание помощи железнодорожным предприятиям и управляющим инфраструктурой. В отчете признается, что эти стратегии сыграли решающую роль в поддержке железнодорожного сектора и что сектор авиаперевозок выиграл от принятия более благоприятных экономических мер. По этой причине в будущем потребуется оказание постоянного финансового содействия железнодорожному транспорту, с тем чтобы он не утратил конкурентноспособных позиций по сравнению с воздушным транспортом и можно было гарантировать устойчивую мобильность.

## **III. Заключительные соображения**

54. Завершая работу рабочего совещания на тему: «Будущее международных железнодорожных пассажирских перевозок», секретариат подвел итоги в контексте проблем, затронутых в представленных материалах, а также в ходе дискуссии.



55. Это рабочее совещание рассматривалось в качестве отправной точки для дальнейших размышлений относительно способов стимулирования использования железнодорожного транспорта в качестве одного из устойчивых видов перевозок, заменяющих авиационные и автомобильные в контексте международного сообщения. В качестве одного из возможных решений часто упоминалось развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта. Содействие перераспределению перевозок между различными видами транспорта имеет решающее значение в данный период, когда железнодорожный сектор продолжает экономически восстанавливаться после пандемии COVID-19, и крайне необходимо для будущего развития устойчивого транспорта. Некоторые ораторы отметили, что для достижения этой цели потребуются соответствующие капиталовложения и что в этом процессе следует неизменно учитывать потребности пассажиров.

56. Некоторые пилотные проекты, все еще находящиеся на стадии разработки или рассмотрения, доказали наличие надлежащего потенциала для международных железнодорожных перевозок. После завершения их реализации обмен накопленным опытом будет способствовать успешному осуществлению будущих проектов в этой области.

57. Рабочая группа одобрила выступления и дискуссии на рабочем совещании и решила продолжать диалог по этой теме в будущем.

---