



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/190
26 November 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ
(5-7 октября 1998 года)

СОДЕРЖАНИЕ

| | <u>Пункты</u> |
|--|---------------|
| Участники | 1 |
| Утверждение повестки дня | 2 |
| Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы | 3 - 6 |
| а) Европейская экономическая комиссия | 3 |
| б) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы | 4 - 6 |

Просьба иметь в виду, что распространение документов Основной рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы, за исключением докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/SC.2/год/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/SC.2/189).

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <u>Пункты</u> |
|--|---------------|
| Последующая деятельность в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде | 7 - 12 |
| Изучение положения на железнодорожном транспорте в странах-членах . | 13 - 18 |
| Определение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты, связанные со сборами за использование инфраструктуры | 19 - 24 |
| Эффективность работы железнодорожного транспорта | 25 - 31 |
| Практические последствия применения методов оценки рисков | 32 - 36 |
| Облегчение пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок | 37 - 43 |
| Согласование условий функционирования различных железнодорожных транспортных систем | 44 - 48 |
| Развитие европейской сети обычных и высокоскоростных железных дорог | 49 - 50 |
| Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) | 51 - 65 |
| a) Положение в связи с применением СМЖЛ | 51 - 55 |
| b) Поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ | 56 - 59 |
| c) Общий объем движения поездов по сети СМЖЛ в 1990 году | 60 - 62 |
| d) Расположение крупных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети | 63 - 65 |
| Европейская программа научных исследований в области транспорта (ЕВРЕТ) | 66 - 67 |
| Проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) | 68 - 69 |
| Применение летнего времени | 70 - 76 |
| Помощь странам с переходной экономикой | 77 - 79 |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <u>Пункты</u> |
|---|---------------|
| Информация об изменениях в различных областях железнодорожного транспорта | 80 |
| Проект программы работы на 1999-2003 годы | 81 - 83 |
| Прочие вопросы | 84 |
| Сроки проведения следующей сессии | 84 |
| Утверждение доклада | 85 |

* * *

Приложения

Приложение 1: Проект резолюции: Сокращение задержек на границах челночных поездов в международном сообщении

Приложение 2: Проект программы работы на 1999-2003 годы

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свою пятьдесят вторую сессию 5-7 октября 1998 года. Функции Председателя сессии выполнял г-н Е. Костеас (Греция). В работе сессии приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Словении, Украины, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии. Из межправительственных организаций в работе сессии приняли участие представители Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Из неправительственных организаций в работе принял участие представитель Международного союза железных дорог (МСЖД).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила повестку дня, содержащуюся в документе TRANS/SC.2/189 и Add.1.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

а) Европейская экономическая комиссия

Документация: E/1999/38-E/ECE/1365

3. Рабочая группа заслушала информацию о результатах работы пятьдесят третьей сессии Европейской экономической комиссии (23-25 апреля 1998 года), в частности об осуществлении процесса реформы и о руководящих принципах установления порядка приоритетности в работе ОВО (E/1998/38-E/ECE/1365).

б) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документация: ECE/TRANS/125 и Add.1

4. Рабочая группа ознакомилась с результатами работы, изложенными в пунктах 83-92 доклада Комитета и рассмотренными на шестидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту в той степени, в какой они связаны с областью деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы.

5. В связи с процессом реформы Рабочая группа приняла к сведению, что в ходе шестидесятой сессии (12-16 января 1998 года) Комитет рассмотрел, в частности, ряд аспектов, связанных с осуществлением процесса реформы в транспортном секторе ЕЭК. Он решил, что Основная рабочая группа по железнодорожному транспорту должна сохранить свой постоянный статус и должна быть переименована в Рабочую группу (ECE/TRANS/125, пункт 9).

6. В связи с проблемами, связанными с процессом реформы, Рабочая группа рассмотрела вопрос о процедуре утверждения доклада своей сессии. Она решила утвердить доклад в конце своей текущей сессии. В отношении своей сессии в 1999 году она решила ввести на экспериментальной основе следующую процедуру: секретариат подготовит перечень решений, которые должны быть приняты Рабочей группой. Этот перечень будет включен в доклад о работе сессии, который будет подготовлен после сессии Председателем и заместителем Председателя при содействии секретариата.

ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Документация: ECE/RCTE/CONF./2/FINAL; ECE/RCTE/CONF./3/FINAL; JMTE/1998/2

7. Рабочая группа заслушала информацию о результатах работы Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года) на основе Венской декларации (ECE/RCTE/CONF./2/FINAL) и Программы совместных действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL).

8. В этой связи она отметила, что в Декларации рассматривается ряд областей, в которых определяется взаимосвязь между транспортом и окружающей средой.

9. Что касается Программы совместных действий и последующей деятельности в контексте Региональной конференции, то Комитет по внутреннему транспорту на своей шестидесятой сессии решил рассмотреть на своей очередной сессии прогресс, достигнутый в ходе последующей деятельности. В этой связи он просил свои вспомогательные органы включить вопрос о последующей деятельности в свои повестки дня и рассмотреть вопрос о том, каким образом они могут содействовать достижению целей Конференции (ECE/TRANS/125, пункт 22).

10. В соответствии с этой просьбой и проконсультировавшись с Председателем, секретариат выделил в качестве последующей деятельности элемент III d), подлежащий осуществлению на международном уровне и включенный в Программу совместных действий ECE/RCTE/CONF./3/FINAL, который может быть осуществлен Рабочей группой. Эта информация вместе с информацией, поступившей от других межправительственных органов,

входящих и не входящих в систему ООН, о возможной последующей деятельности в рамках Программы совместных действий была собрана секретариатом в документе (JMTE/1998/2) (только на английском языке) для рассмотрения на Совместном совещании по транспорту и окружающей среде (Женева, 7 июля 1998 года). Доклад о работе Совместного совещания будет распространен в документе (JMTE/1998/4).

11. После рассмотрения различных аспектов своего возможного вклада Рабочая группа решила рассмотреть пункт III d), подлежащий осуществлению на международном уровне и содержащийся в Совместной программе действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL).

12. Рабочая группа отметила, что эти пункты будут рассмотрены вместе с предложениями других органов на совещании всех международных организаций, участвующих в процессе реализации последующей деятельности в контексте Конференции, которая состоится до конца 1998 года.

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

Документация: TRANS/SC.2/1998/1 и Adds. 1-6

13. В связи с развитием железнодорожного транспорта в странах-членах, которое происходило в прошлом и будет иметь место в будущем, Рабочая группа указала на отсутствие какой-либо постоянной закономерности такого развития. Если в одних странах в течение последних лет наблюдается постоянное сокращение объемов пассажирских и грузовых перевозок, то в других странах этот показатель следует повышательной тенденции. Что касается грузовых и пассажирских перевозок, то здесь отмечается еще больший разброс: так, в пределах страны объем пассажирских перевозок может увеличиваться, а количество перевезенных по железным дорогам грузов в тоннах – уменьшаться. В области пассажирских перевозок повышательную тенденцию можно отнести на счет сокращения времени поездки, что особенно заметно в странах, где введена в эксплуатацию система высокоскоростных железнодорожных перевозок, а также более последовательной ориентации на пассажира, что подразумевает наличие более высокого уровня обслуживания, включая также новые более совершенные виды услуг.

14. Разделение функции эксплуатационной деятельности и функции путевого хозяйства в железнодорожном секторе еще больше способствовало достижению прогресса и получило новое правовое оформление в соответствии с принципами директивы ЕС 91/440. Реорганизация железнодорожного сектора может предполагать необходимость дальнейшего дробления деятельности железнодорожного сектора и его ориентацию на выполнение отдельных функций, т.е. пассажирские перевозки на большие расстояния, местные и региональные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, инфраструктура и т.д.

15. Рабочая группа признала, что программы капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру в основном нацелены на модернизацию железнодорожного пути в транзитных коридорах, электрификацию железнодорожных линий, повышение норм безопасности, обеспечение эксплуатационной совместимости железнодорожных линий и т.д. Капиталовложения в подвижной состав используются на приобретение электровозов и самых разнообразных грузовых и пассажирских вагонов.

16. Рабочая группа заслушала также информацию об изменении положения в области конкуренции в железнодорожном секторе в Нидерландах, о развитии железнодорожного сообщения между Европой и Азией с использованием Транссибирской железнодорожной магистрали, о взаимодействии систем высокоскоростного железнодорожного транспорта с воздушным транспортом и о повышении качества железнодорожной инфраструктуры в общеевропейских транспортных коридорах.

17. Рабочая группа положительно оценила представленную в ходе текущей сессии информацию и обратилась к правительствам с просьбой представить к ее предстоящей сессии информацию по следующим вопросам:

- i) данные о происшедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых перевозок;
- ii) изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний;
- iii) капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав.

18. Рабочая группа решила, что начиная с 1999 года и далее правительствам следует представлять информацию по вышеупомянутым пунктам один раз в два года. Однако в случае каких-либо важных изменений в этих трех областях правительства могут представлять соответствующую информацию на ежегодной основе.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СБОРАМИ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Документация: TRANS/SC.2/1998/2 и Add.1

19. В соответствии со своим предложением, сделанным на пятьдесят первой сессии Основной рабочей группы, представители Нидерландов и Испании подготовили записку с описанием элементов для определения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, включая также аспекты, связанные с взиманием сборов за ее использование (TRANS/SC.2/188, пункт 11).

20. В ходе представления этой записки представитель Нидерландов подробно остановился на различных элементах, которые необходимо учитывать при определении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, например, виды перевозок, перевозки в часы пик и в другие периоды времени, пропускная способность, предоставляемая железнодорожному оператору, и т.д. Аналогичным образом он остановился на сборах за использование железнодорожной инфраструктуры, которые могут дифференцироваться в зависимости от таких элементов, как длина и вес состава, вид перевозки (контейнеры, химические грузы и т.д.), использование инфраструктуры в периоды пиковых нагрузок или в другие периоды и особенности маршрутов с учетом средней скорости движения.

21. В этой связи Рабочая группа также напомнила о предложениях ЕК, касающихся руководящих принципов взимания сборов за пользование инфраструктурой и предоставление пропускной способности и отметила подготовленную Европейской комиссией Белую книгу под названием "Обоснованные платежи за пользование инфраструктурой: поэтапный подход к общим условиям взимания сборов за пользование транспортной инфраструктурой в ЕС", экземпляр которой был предоставлен в распоряжение участников в ходе сессии.

22. Рабочая группа также обсудила меры по облегчению железнодорожных перевозок в рамках европейской системы скоростного грузового сообщения.

23. Заслушав информацию о том, что правительство Нидерландов в настоящее время готовит правила пользования инфраструктурой, Рабочая группа обратилась к представителю Нидерландов с просьбой представить на ее следующей сессии информацию о таких правилах, с тем чтобы более подробно ознакомиться с практическими вопросами, которые необходимо учитывать в случае пользования инфраструктурой различными железнодорожными операторами.

24. Кроме того, ознакомившись с деятельностью, проводимой в рамках Европейской комиссии в области железнодорожной инфраструктуры, Рабочая группа обратилась к ЕК с просьбой представить на своей следующей сессии соответствующую информацию о результатах работы в этой области.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Документация: TRANS/SC.2/1998/3 и Add.1, неофициальные документы, подготовленные МСЖД и секретариатом

25. Рабочая группа достаточно подробно рассмотрела данные об эффективности работы железнодорожного транспорта, представленные ОСЖД и МСЖД (TRANS/SC.2/1998/3 и Add.1), и высказала замечания по вопросу о расхождении в величинах показателей производительности в разных странах, которые в отдельных случаях характеризуются весьма сильным разбросом. В этой связи Рабочая группа напомнила о своем замечании, которое было сделано на предыдущих сессиях и в котором она подчеркнула тот факт, что в ходе измерения производительности в значительной степени отражаются технические,

экономические, политические, географические и другие условия каждой страны. Исходя из этого, Рабочая группа признала, что показатель производительности труда, измеряемый отношением количества занятых к протяженности сети в километрах в разных странах варьируется в широких пределах: от 0,8 до 20,5. Производительность труда только отчасти отражается производительностью грузовых перевозок, например, сопоставление показателей по двум конкретным странам свидетельствует о том, что при одной и той же производительности труда (количество занятых/протяженность сети, км) производительность грузовых перевозок в первой стране (т-км/протяженность сети, км) более чем в пять раз превышает соответствующий показатель во второй стране. Расхождения между странами являются менее заметными при сопоставлении показателей производительности грузовых перевозок, выраженных в т-км/количество занятых.

26. Рабочая группа подчеркнула тот факт, что основную трудность при таком сопоставлении вызывает необходимость обеспечения идентичности показателей. Так, например, она отметила, что показатель производительности, рассчитываемый по количеству занятых, является неудовлетворительным из-за того, что различные железные дороги в разной степени используют услуги других фирм.

27. Было высказано мнение, что результаты финансовой деятельности, определяемые величиной поступлений и расходов, являются, вероятно, одним из показателей оценки эффективности работы. Вместе с тем в настоящее время отмечается отсутствие достаточного единообразия в определении финансовых результатов.

28. В целях продолжения дискуссии по этому вопросу на своей сессии в 1999 году Рабочая группа обратилась к представителю МСЖД с просьбой представить данные по железным дорогам, которые являются членами его организации, по восьми критериям производительности (см. документ TRANS/SC.2/189, пункт 6) за 1996 и 1997 годы с указанием также темпов роста отдельных показателей. Представителю МСЖД было предложено представить информацию по ряду железных дорог, входящих в эту организацию и не являющихся членами МСЖД.

29. В ответ на просьбу Рабочей группы в адрес МСЖД о проведении анализа социальных, технических, экономических и политических условий, отражающихся на эффективности железнодорожного транспорта (TRANS/SC.2/188, пункт 17), представитель этой организации представил записку с анализом показателей эффективности работы железнодорожного транспорта, которая была представлена Рабочей группе в качестве неофициального документа, охватывающего положение только в странах ЕС и ЕАСТ.

30. На основе своей записки представитель МСЖД подробно разъяснил взаимодействие различных факторов, влияющих на эффективность работы железнодорожного транспорта.

31. В целях продолжения поиска более точных показателей производительности Рабочая группа обратилась к экспертам, участвующим в работе сессий, с просьбой представить замечания по разъяснениям, которые приводятся в записке МСЖД, для их последующего включения в обновленный вариант этой записки, который будет представлен на ее следующей сессии.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ РИСКОВ

Документация: TRANS/SC.2/1998/4 и Add. 1-2

32. В ходе своей пятьдесят первой сессии Основная рабочая группа обратилась к правительствам Германии, Греции, Нидерландов, Соединенного Королевства и Франции с просьбой подготовить для нынешней сессии записку о накопленном опыте в области методов оценки рисков (TRANS/SC.2/188, пункт 21). Рабочая группа отметила, что Германия включила свой материал по этому вопросу в документ TRANS/SC.2/1998/13/ Add.1, пункт b).

33. С учетом представленной документации Рабочая группа подчеркнула необходимость оценки рисков транспортной деятельности на основе использования последовательного и рационального подхода к оценке рисков. В этой связи Рабочая группа также напомнила о введении законодательства по вопросам безопасности, которое требует принятия разумных практических мер в целях снижения рисков и обеспечения безопасности.

34. Рабочая группа высказала мнение, что странам желательно было бы иметь общий подход к оценке рисков в области железнодорожного транспорта, который позволил бы наиболее разумным образом распределять имеющиеся средства.

35. С учетом этого Рабочая группа обратилась к представителю Нидерландов с просьбой представить копию руководящих принципов оценки рисков, которые можно было бы использовать в качестве основы для дальнейшей деятельности в этой области.

36. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат подготовить подборку информации, представленной по методам оценки рисков, в целях сопоставления различных подходов и определения общих характеристик.

ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Документация: TRANS/SC.2/1998/5 и Add.1-7; TRANS/SC.2/1998/17

37. На своих пятидесят первой и шестидесятой сессиях Основная рабочая группа и Комитет по внутреннему транспорту, соответственно, обсудили вопрос облегчения пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок (TRANS/SC.2/188, пункты 22-27; ЕСЕ/TRANS/125, пункт 90). В соответствии с этой просьбой Основной рабочей группы правительства представили информацию по тем вопросам, которые указаны в пункте 22 документа TRANS/SC.2/188.

38. Рабочая группа отметила, что время задержки пассажирских и грузовых поездов может существенно изменяться на основных пограничных станциях в зависимости от стран и что в этой области еще имеется достаточный потенциал для их сокращения. Определенный прогресс был достигнут в деле дальнейшего сокращения времени простоя пассажирских поездов благодаря одновременному проведению таможенного и паспортного контроля, что позволило устранить излишние задержки на границах. В области грузовых перевозок предлагается осуществлять пограничный и фитосанитарный контроль на станциях отправления и прибытия. Правительствами и железными дорогами соседних стран был проведен ряд встреч на двух- и многосторонней основе, в ходе которых рассматривались вопросы ускорения процедур пересечения границ в международном железнодорожном сообщении.

39. Рабочая группа заслушала информацию о том, что КВТ на своей шестидесятой сессии одобрил ее решение о том, что максимальный предельный срок задержки челночных поездов на границе должен составлять 60 минут.

40. Рабочая группа подробно рассмотрела проект резолюции о сокращении задержек челночных поездов на границах в международном сообщении и высказалась по ряду содержащихся в ней аспектов. Учитывая большое число служб, вовлеченных в осуществление процедур пограничного контроля, например таможенного, полицейского, технического, санитарного и фитосанитарного, Рабочая группа решила, что вышеупомянутый проект резолюции следует передать Комитету по внутреннему транспорту на утверждение. Текст принятой Рабочей группой резолюции приводится в приложении 1 к настоящему докладу.

41. Председатель сообщил Рабочей группе о том, что вопрос о сокращении времени стоянки челночных поездов на основных пограничных станциях также рассматривался в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ). В целях совершенствования международного железнодорожного сообщения в регионе ИСЮВЕ в

соответствии с решением Рабочей группы по железнодорожному транспорту компетентная Рабочая группа ИСЮВЕ по транспортной инфраструктуре рассмотрит в рамках неофициального специального совещания вопрос о задержке на границах челночных поездов, осуществляющих ежедневные/еженедельные рейсы из Сопрона через Бухарест, Софию в Салоники и из Софии в Стамбул.

42. Рабочая группа обратилась к своему Председателю с просьбой сообщить ей на следующей сессии о прогрессе, достигнутом в области улучшения международного железнодорожного сообщения в рамках проекта ИСЮВЕ.

43. Рабочая группа решила продолжить наблюдение за достигнутыми успехами в области пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок и обратилась к правительствам с просьбой представить на ее очередной сессии информацию по следующим вопросам:

- i) средняя продолжительность задержек пассажирских и грузовых поездов на основных пограничных станциях;
- ii) уменьшение продолжительности остановок (в минутах) в результате реализации мер, принятых правительствами (например, в связи с таможенным, полицейским, санитарным и фитосанитарным контролем) и железными дорогами (например, в связи с техническими проверками) для сокращения задержек при пересечении границ пассажирскими и грузовыми поездами;
- iii) другие меры, которые планируется принять в будущем для устранения задержек при пересечении границ;
- iv) краткие сообщения о двусторонних и многосторонних контактах между правительствами и железными дорогами соседних стран в целях облегчения пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

СОГЛАСОВАНИЕ УСЛОВИЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Документация: TRANS/SC.2/1998/7 и Add.1

44. На своей пятьдесят первой сессии Основная рабочая группа обсудила, в частности, вопрос о согласовании условий функционирования двух различных правовых систем на железнодорожном транспорте, а именно КОТИФ/МГК и СМГС для грузовых перевозок и КОТИФ/МПК и СМПС для пассажирских перевозок (TRANS/SC.2/188, пункты 28-31). Принимая во внимание работу, которая ведется Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организацией сотрудничества

железных дорог (ОСЖД) в данной области, Основная рабочая группа обратилась к обеим организациям с просьбой представить дополнительную информацию по вопросу об устранении трудностей, возникающих в сфере международных железнодорожных перевозок в связи с существованием различных правовых систем.

45. Представитель ОТИФ указал, что подготовленный ранее его организацией документ по рассматриваемому вопросу по-прежнему является актуальным. Он считает, что наиболее простое решение в деле согласования двух правовых систем для большинства государств, которые в настоящее время применяют соглашения СМГС и СМПС, будет заключаться в присоединении к ОТИФ.

46. Представитель ОСЖД указал на работу, которая была проведена его организацией и ОТИФ в прошлом для решения проблем, которые возникают на пути согласования условий двух правовых систем. Он считает необходимым предпринять дальнейшие усилия в целях постепенной разработки соответствующих решений для преодоления проблемы существования двух правовых систем. Он полагает, что на основе практического опыта, накопленного на конкретных транспортных маршрутах, можно разработать какое-то общее решение.

47. Представитель Украины подчеркнул важное значение экспериментальных маршрутов и дальнейшего поиска надлежащих решений путем объединения усилий ОТИФ и ОСЖД.

48. Рабочая группа решила рассматривать этот вопрос один раз в два года и рекомендовала обеим организациям и впредь прилагать усилия в целях согласования условий двух правовых систем в области железнодорожных перевозок и обратилась к ним с просьбой сообщить на своей сессии в 2000 году о достигнутых результатах.

РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ ОБЫЧНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Документы: TRANS/SC.2/1998/8 и Add. 1-6 и TRANS/SC.2/1998/15

49. Рабочая группа отметила обширную и полезную информацию, которая была представлена правительствами и международными организациями.

50. Рабочая группа решила продолжить рассмотрение этого вопроса в будущем и обратилась к правительствам, ЕК, МСЖД и ОСЖД с просьбой представить на ее следующей сессии информацию о развитии i) европейской сети обычных железнодорожных линий и ii) европейской сети высокоскоростных железнодорожных линий (включая информацию о взаимодополняемости высокоскоростного железнодорожного и воздушного транспорта, региональном развитии, региональном и городском транспорте).

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)****а) Положение в связи с применением СМЖЛ**

51. Рабочая группа напомнила о решении F (43), которое было принято на сорок третьей сессии Комиссии и в котором "правительствам государств - членов ЕЭК предлагалось рассмотреть вопрос о принятии всех необходимых мер, с тем чтобы стать сторонами СМЖЛ" (E/1998/36-E/ECE/1170, глава IV), и отметила, что в настоящее время договаривающимися сторонами СМЖЛ, общее количество которых достигло 22, являются следующие страны: Беларусь, Босния и Герцеговина, Болгария, бывшая югославская Республика Македония (в порядке правопреемства), Венгрия, Германия, Греция, Италия, Люксембург, Польша, Португалия, Республика Молдова (в порядке правопреемства), Российская Федерация, Румыния, Словакия (в порядке правопреемства), Словения (в порядке правопреемства), Турция, Украина, Франция, Хорватия (в порядке правопреемства), Чешская Республика (в порядке правопреемства) и Югославия.

52. Рабочая группа приняла к сведению, что поправки, которые были предложены Италией (от имени Португалии) и Республикой Молдова и которые были рассмотрены и приняты на пятидесятой сессии Основной рабочей группы, вступили в силу 12 февраля 1998 года (уведомление депозитария: C.N.457.1997, Treaties-2).

53. Рабочая группа также заслушала информацию о том, что представитель Бельгии проинформировал Комитет по внутреннему транспорту на его пятьдесят восьмой сессии о том, что в его стране осуществляются процедуры по присоединению к СМЖЛ (ECE/TRANS/116, пункт 19).

54. Рабочая группа приняла к сведению, что правительство Австрии планирует приступить к процедуре ратификации в целях присоединения к СМЖЛ в начале 1999 года.

55. В заключение Рабочая группа ознакомилась с положением в области применения Соглашения СМЖЛ в странах-членах и обратилась к тем правительствам, которые еще не присоединились к Соглашению, с просьбой изучить такую возможность. Она просила те правительства, которые еще не проинформировали секретариат i) о причинах, до сих пор не позволяющих им стать сторонами вышеуказанного Соглашения, и ii) о возможности присоединения к нему в будущем, сделать это как можно скорее.

b) Поправки к приложению I к Соглашению СМЖЛ

Документация: TRANS/SC.2/1998/9

56. На своих пятьдесят первой и шестидесятой сессиях Основная рабочая группа по железнодорожному транспорту и Комитет по внутреннему транспорту, соответственно, продолжили обсуждение вопроса о расширении сети СМЖЛ за счет включения среднеазиатских и закавказских государств – членов ЕЭК. Оба органа поручили секретариату продолжить с помощью своего регионального советника работу по созданию взаимосвязанной железнодорожной сети в этом регионе и представить проект для его рассмотрения на следующей сессии Рабочей группы (TRANS/SC.2/188, пункты 43–45 и ECE/TRANS/125, пункт 85).

57. В соответствии с этой просьбой Основной рабочей группы и Комитета и учитывая деятельность, осуществляемую Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в области развития железнодорожных сетей в указанном регионе, секретариат подготовил проект карты железнодорожной сети в среднеазиатских и закавказских странах – членах ЕЭК, которая является продолжением сети, указанной в Соглашении СМЖЛ.

58. Сотрудник секретариата проинформировал Рабочую группу о том, что предложение по поправкам, касающееся расширения железнодорожных линий СМЖЛ за счет включения среднеазиатских и закавказских стран – членов ЕЭК, будет передано в установленном порядке заинтересованным правительствам для представления по нему замечаний.

59. Напомнив о решении Комиссии н (50), а также о решении Комитета, принятом на его пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/119, пункты 90 и 91), Рабочая группа предложила всем среднеазиатским и закавказским странам стать договаривающимися сторонами Соглашения СМЖЛ.

c) Общий объем движения поездов по сети СМЖЛ в 1990 году

Документация: TRANS/SC.2/1998/18

60. На своей пятьдесят первой сессии Основная рабочая группа вновь обратилась к правительствам Боснии и Герцеговины, Греции, Нидерландов и Украины с просьбой как можно скорее представить данные об общем объеме движения поездов в 1990 году для рассмотрения на ее текущей сессии (TRANS/SC.2/188, пункты 46 и 47).

61. Рабочая группа ознакомилась с данными, которые были представлены Грецией.

62. Рабочая группа обратилась к правительствам с просьбой представить на ее следующей сессии данные об общем объеме движения поездов по сети СМЖЛ в 1995 году.

d) Расположение крупных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети

Документация: TRANS/SC.2/1998/10 и Add.1; неофициальный документ, подготовленный секретариатом

63. На своей пятидесят первой сессии Основная рабочая группа приняла к сведению информацию по вопросу, касающемуся крупных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети, которая содержится в приложении 1 к резолюции № 66/Rev.1 (TRANS/SC.2/165/Rev.1), и просила те правительства, которые еще не обновили список своих сортировочных станций, сделать это как можно скорее (TRANS/SC.2/188, пункты 50-52).

64. Рабочая группа отметила, что страны обновили свои списки крупных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети. В этой связи она также отметила, что, хотя вначале предполагалось сократить число таких станций (см. также TRANS/SC.2/178, пункт 43), эта цель, как об этом свидетельствуют полученные ответы, достигнута не была.

65. В этой связи Рабочая группа просила секретариат: i) направить список сортировочных станций соответствующим странам с просьбой пересмотреть этот список еще раз в целях возможного сокращения числа сортировочных станций и ii) распространить впоследствии этот список в качестве приложения к резолюции № 66 во втором пересмотренном варианте документа TRANS/SC.2/165/Rev.1.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ПРОГРАММА НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА (ЕВРЕТ)

Документация: неофициальные документы, представленные ЕС

66. На своей пятидесятой сессии Основная рабочая группа просила представителя ЕС представить информацию о европейской системе управления железнодорожным движением, а также о дальнейшей разработке программы научных исследований Сообщества (TRANS/SC.2/186, пункты 71-73).

67. Поскольку представитель ЕС не участвовал в работе нынешней сессии, Рабочая группа решила рассмотреть документы под названием: "Европейская система управления железнодорожным движением (ЕРТМС)", "Пятая базовая программа в области исследований и технологических разработок", "Модернизация путем сотрудничества в области железнодорожной сигнализации - программа сообщества ЕРТМС" и "Обзор проектов, финансируемых по линии четвертой базовой программы Европейского сообщества", на своей следующей сессии.

ПРОЕКТ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (ТЕЖ)

Документация: TRANS/SC.2/1998/6

68. Сотрудник секретариата проинформировал Рабочую группу об основных мероприятиях, которые были осуществлены в последнее время по проекту ТЕЖ, и сослался в этой связи на технические, правовые и экономические аспекты, которые детально изложены в документе TRANS/SC.2/1998/6.

69. Учитывая важность проводимой работы, Рабочая группа просила секретариат сообщить также на ее следующей сессии о новых фактах, связанных с осуществлением проекта ТЕЖ.

ПРИМЕНЕНИЕ ЛЕТНЕГО ВРЕМЕНИ

Документация: TRANS/SC.2/1998/12 и Add.1-6; TRANS/SC.2/1998/16

70. На своих пятидесят первой и шестидесятой сессиях, соответственно, Основная рабочая группа и Комитет по внутреннему транспорту обсудили вопросы, касающиеся применения летнего времени в Европе (TRANS/SC.2/188, пункты 60-67; ЕСЕ/TRANS/125, пункты 91 и 92).

71. В соответствии с просьбой Основной рабочей группы, правительства и ЕС представили информацию о мерах, связанных с применением летнего времени, для ее рассмотрения на нынешней сессии.

72. В этой связи было отмечено, что в соответствии с восьмой директивой Европейского парламента (ЕП) и Совета (22 июля 1997 года) в Европейском союзе были определены согласованные сроки введения и отмены летнего времени на 1998-2001 годы, а именно в последнее воскресенье марта и последнее воскресенье октября.

73. Рабочая группа также приняла к сведению подготовленный секретариатом документ, содержащий обзор мер, принятых в связи с применением летнего времени в Европе (TRANS/SC.2/1997/16).

74. Учитывая преимущество общих сроков применения летнего времени в странах - членах ЕЭК, Рабочая группа вновь обратилась с призывом к правительствам обеспечить также и в будущем согласованные сроки введения и отмены летнего времени в Европе.

75. В порядке продолжения дискуссии по вопросу о мерах, касающихся применения летнего времени, Рабочая группа просила правительства и ЕС представить в секретариат информацию о мерах, связанных с применением летнего времени, для ее рассмотрения на следующей сессии.

76. Кроме того, Рабочая группа просила правительства изучить возможность продления сроков применения летнего времени на более длительный период и обеспечить, чтобы среднесрочный период применялся во всех европейских странах в одни и те же годы.

ПОМОЩЬ СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

Документация: TRANS/WP.5/1998/7

77. Рабочая группа приняла к сведению помощь, оказываемую странам с переходной экономикой, о которой говорится в документе TRANS/WP.5/1998/7, и подчеркнула, в частности, важность семинара по безопасности на железнодорожном транспорте и повышению скорости движения, который состоялся в Париже 22-24 сентября 1997 года.

78. Рабочая группа просила правительства и международные организации проинформировать секретариат о: i) конкретных вопросах, касающихся стран с переходной экономикой, которые можно было бы включить в ее программу работы, и ii) темах, которые можно было бы включить в список тем рабочих совещаний Комитета (см. ECE/TRANS/125/Add.1, элемент программы 02.1.1, пункт "o").

79. Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что в соответствии с Европейской директивой начиная с 2001 года и далее в штате транспортных предприятий, которые занимаются перевозкой опасных веществ, должен быть консультант по технике безопасности. По ее мнению, было бы целесообразным обеспечивать соответствующую подготовку таких консультантов.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Документация: TRANS/SC.2/1998/13 и Add.1-6

80. Рабочая группа рассмотрела вышеупомянутые документы и с учетом полезности представленной информации просила правительства и международные организации представить соответствующие материалы по подпунктам a)-d), указанным в пункте 16 повестки дня TRANS/SC.2/189, в секретариат до следующей сессии Рабочей группы в случае каких-либо новых изменений, которые могут произойти за это время.

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 1999-2003 ГОДЫ

Документация: TRANS/SC.2/1998/14

81. В ходе рассмотрения проекта программы работы Рабочая группа приняла к сведению дополнительные руководящие положения по представлению видов деятельности, включенных в программу работы Комитета по внутреннему транспорту, принятые на шестидесятой

сессии Комитета (12-16 января 1998 года) (ECE/TRANS/125, пункты 138-145), а также решение, принятое Комиссией на ее пятьдесят третьей сессии (21-23 апреля 1998 года), которое касается "Общих руководящих принципов установления порядка приоритетности в работе ОВО" (E/1998/38-E/ECE/1365, пункт 29).

82. Ссылаясь на обсуждение последующих мероприятий в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (пункт 11), Рабочая группа решила включить в свою программу работы соответствующий пункт Программы совместных действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL).

83. Рабочая группа приняла свою программу работы, изложенную в приложении 2 к настоящему докладу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Сроки проведения следующей сессии

84. Рабочая группа приняла к сведению, что ее следующая сессия предварительно запланирована на 6-8 октября 1999 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

85. В соответствии со сложившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей пятьдесят второй сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение 1

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ

СОКРАЩЕНИЕ ЗАДЕРЖЕК НА ГРАНИЦАХ ЧЕЛНОЧНЫХ ПОЕЗДОВ
В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Комитет по внутреннему транспорту,

напоминая о всеобщей цели транспортной политики, состоящей в развитии эффективных, единых, сбалансированных и гибких транспортных систем, которые отвечали бы экономическим, социальным и экологическим потребностям правительств стран – членов ЕЭК, а также потребностям в области безопасности,

подчеркивая все более острую необходимость в дальнейшей реализации цели устойчивого развития транспорта посредством более широкого использования экологически чистых видов транспорта, в том числе посредством развития железнодорожного транспорта,

сознавая большие трудности, которые все еще встречаются на железнодорожном транспорте при пересечении границ и которые нарушают беспрепятственное движение пассажиров и грузов,

отмечая в этой связи, что если государственные границы постепенно исчезают, то железнодорожные границы остаются и их пересечение все еще затруднено,

подтверждая необходимость содействия облегчению международных железнодорожных перевозок, в частности посредством упрощения и согласования административных и технических процедур и документов, связанных с пересечением границ,

подчеркивая важность работы, осуществляемой ЕЭК в целях облегчения пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок,

отмечая с удовлетворением широкий круг мер, которые принимаются совместными усилиями железных дорог и правительств в целях ускорения пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом, и прогресс, достигнутый благодаря этим мерам,

1. высоко оценивает усилия, предпринимаемые правительствами и железными дорогами, в целях сокращения, в частности, задержек челночных поездов в пассажирском и грузовом сообщении на границах;

2. отмечает, что, несмотря на эти усилия, на границах все еще отмечаются значительные задержки челночных поездов, что в значительной мере ослабляет позиции железнодорожного транспорта на транспортном рынке;

3. исходя из конкретной цели совершенствования услуг, предлагаемых международным железнодорожным транспортом, и повышения конкурентоспособности железнодорожного сектора

- а) просит правительства – члены ЕЭК активизировать свои усилия в целях скорейшего определения в рамках их компетенции соответствующего решения по общему ограничению времени простоя челночных поездов на границах 60 минутами (по 30 минут в каждой из соседних стран);
- б) просит также неправительственные международные организации, занимающиеся вопросами железнодорожного сектора, рекомендовать железнодорожным компаниям, которые являются их членами, предпринимать аналогичные усилия в области их компетенции;

4. просит Рабочую группу проследить за осуществлением настоящей резолюции и сообщить ему о достигнутых результатах.

Приложение 2

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 1999-2003 ГОДЫ

ПОДПРОГРАММА 02.4: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

02.4.1 Инфраструктура железнодорожного транспорта Очередность: 1

- Г. Рассмотрение положения в связи с выполнением Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и возможности внесения в него поправок.

Пояснение: Изучение возможностей совершенствования международных железнодорожных перевозок.

Планируемая работа: Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет выполнять следующую работу:

ПОСТОЯННАЯ РАБОТА

- а) Рассмотрение Соглашения СМЖЛ в целях возможного: применения и, в тех случаях, когда это выполнимо, совершенствования существующих стандартов и эксплуатационных параметров;
- учета новых транспортных потоков Восток-Запад;
- повышения нормативных требований в области охраны окружающей среды, потребления энергии и безопасности;
- учета конвенций ЕЭК в области охраны окружающей среды. (Постоянно);
- Ожидаемые результаты работы:** доклад об изменении сети МСЖЛ, доклад о развитии европейской железнодорожной сети обычного и высокоскоростного движения. (1999 год) Очередность: 1
- б) [с)] Рассмотрение влияния технологий интермодальных перевозок [на железнодорожный транспорт], особенно тех из них, которые связаны с капиталовложениями, а также с унификацией подвижного состава и скоростью движения по железным дорогам, в целях облегчения работы по внедрению этих

Примечание: Изменения или дополнения к тексту, принятому Комитетом по внутреннему транспорту на его шестидесятой сессии (ECE/TRANS/125/Add.1), выделены жирным шрифтом, а текст, который предлагается исключить, взят в квадратные скобки.

технологий в систему железнодорожного транспорта и обеспечения общей эксплуатационной совместимости. (Постоянно); **Ожидаемые результаты работы:** доклад о капиталовложениях в железнодорожную инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав в странах-членах. (1999 год)

Очередность: 1

- c) [d)] Периодическое рассмотрение перечня сортировочных станций международного значения в целях сокращения их числа. (Постоянно); **Ожидаемые результаты работы:** обновленный доклад о расположении важных сортировочных станций в европейской железнодорожной сети. (1999 год) **Очередность:** 2

РАБОТА ОГРАНИЧЕННОЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ

- d) [b)] Проведение периодических обследований пассажирских и грузовых перевозок на различных участках линий сети СМЖЛ для обеспечения поддержки процесса планирования в области транспорта; [первое] второе обследование опирается на данные [1990 года] 1995 года [(1998 года)]; **Ожидаемые результаты работы:** доклад об общем объеме движения поездов по сети СМЖЛ в 1995 году. (1999 год) **Очередность:** 2

II. Специальный проект: Трансевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ).

Пояснение: В рамках ЕЭК ООН страны, участвующие в проекте ТЕЖ, создали соответствующий административный и финансовый механизм в целях развития железнодорожной сети в качестве части комплексной европейской международной железнодорожной системы.

Планируемая работа:

- a) Рассмотрение конкретных аспектов хода работы по проекту в целях развития международных железнодорожных перевозок. (Постоянно); **Ожидаемые результаты работы:** ежегодный доклад о результатах работы по реализации проекта ТЕЖ. **Очередность:** 1
- b) Рассмотрение возможностей финансирования ТЕЖ в целях содействия модернизации и строительству железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных перевозок. (Постоянно) **Очередность:** 3
- c) Рассмотрение возможности использования результатов, достигнутых в рамках проекта, в других областях деятельности ЕЭК ООН, связанных с железнодорожной инфраструктурой, в том числе при осуществлении СМЖЛ и СЛКП, в целях взаимовыгодного обмена опытом. (Постоянно) **Очередность:** 2

III. Межрегиональное сотрудничество

Пояснение: Сотрудничество с другими региональными комиссиями и международными органами, занимающимися вопросами развития межрегиональных связей.

Планируемая работа: Основная рабочая группа будет получать информацию об обмене данными между секретариатами региональных комиссий и других международных органов с целью использования опыта, накопленного в других регионах мира.

(Постоянно)

Очередность: 3

02.4.2 Согласование требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности на железнодорожном транспорте, и их облегчения

Очередность: 1

Пояснение:

- a) Упрощение и согласование административных формальностей, в частности в связи с документами и процедурами при пересечении границ.
- b) Согласование и подготовка унифицированных требований, касающихся использования железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты компьютеризации.
- c) Разработка предложений и подготовка исследований, направленных на укрепление, усиление и расширение позиций железнодорожного транспорта на рынках международных транспортных услуг.
- [d] [Изучение проблем взаимодействия железных дорог с разной шириной колеи (перевалка/порядок перехода на другую колею, логистические механизмы обеспечения процессов перевалки).]
- d) [e] Анализ проблем, связанных с согласованием требований и повышением безопасности на железнодорожном транспорте.
- e) [f] [Рассмотрение] **Контроль за разработкой** правовых положений, применимых к договору перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, в целях создания стандартной правовой системы (согласование систем СМГС/СМПС и МГК/МПК).

Планируемая работа: Основная рабочая группа по железнодорожному транспорту будет проводить следующую работу:

ПОСТОЯННАЯ РАБОТА

- a) Анализ конкретных трудностей, возникающих при пересечении границ в ходе пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, в целях ускорения операций по пересечению границ и разработка программы решения проблем, которые являются общими для нескольких маршрутов. (Постоянно);
Ожидаемые результаты работы: доклад о двусторонних и многосторонних контактах правительств и железнодорожных компаний в целях совершенствования порядка пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок. (1999 год) **Очередность: 1**
- b) Рассмотрение мер по осуществлению рекомендаций и, в случае необходимости, подготовка новых документов или поправок к существующим документам, особенно тех, которые касаются облегчения пересечения границ в целях повышения эффективности международных железнодорожных перевозок. (Постоянно) **Очередность: 1**
- c) Рассмотрение требований, касающихся железнодорожных перевозок и правил, сокращения продолжительности перевозки и более точного соблюдения графиков движения в ходе международных грузовых перевозок, изменений в работе железнодорожного транспорта, интеграции услуг, предоставляемых различными железными дорогами. (Постоянно) **Очередность: 2**
- d) Изучение возможностей согласования условий и периодов применения летнего времени в целях повышения качества транспортных услуг на железнодорожном транспорте. (Постоянно); **Ожидаемые результаты работы: доклад о применении летнего времени. (1999 год)** **Очередность: 1**
- e) Анализ политики правительств в области безопасности на железнодорожном транспорте в целях содействия повышению безопасности международных перевозок. (Постоянно); **Ожидаемые результаты работы: доклад об оценке рисков на железнодорожном транспорте. (1999 год)** **Очередность: 1**

РАБОТА ОГРАНИЧЕННОЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ

- f) [d)] Анализ различных элементов эффективности работы железнодорожного транспорта и возможностей повышения его эффективности, в частности в международном сообщении. [(1998 год)]; **Ожидаемые результаты работы: доклад о повышении производительности железнодорожных перевозок в странах-членах. (1999 год)** **Очередность: 2**

- g) [f)] Рассмотрение на основе докладов, подготовленных заинтересованными международными организациями, результатов проделанной работы по согласованию правовых положений, применимых к договору перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, для обеспечения совместимости соответствующих положений. [(1998 год)]; **Ожидаемые результаты работы: доклад международных организаций о ходе работы по устранению трудностей, обусловливаемых наличием двух различных правовых систем в международных железнодорожных перевозках. (2000 год)** Очередность: 3
