


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта**

Тридцать первая сессия

Женева, 3–5 сентября 2018 года

**Доклад Рабочей группы по тенденциям и экономике  
транспорта о работе ее тридцать первой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6	3
III. Международная конференция на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие» (пункт 2 повестки дня) .....	7–10	3
IV. Рабочее совещание и исследование на тему «Интеграция транспортного и городского развития, в том числе по вопросам окружающей среды, здоровья и качества жизни» (пункт 3 повестки дня) .....	11–18	4
V. Транспортные связи между портами и внутренними регионами (пункт 4 повестки дня) .....	19–22	6
VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня) .....	23–27	7
A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе формирования Трансъвропейской транспортной сети .....	23	7
B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали .....	24–27	7
VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня) .....	28–32	8
A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья .....	28–30	8
B. Евро-средиземноморская транспортная сеть .....	31	8
C. Доклад Союза для Средиземноморья .....	32	9



VIII.	Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня) .....	33–39	9
A.	Ход работы по евро-азиатским транспортным связям .....	33–35	9
B.	Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры .....	36–38	9
C.	Прочие евро-азиатские транспортные инициативы .....	39	10
IX.	Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня) .....	40–42	10
X.	Городская мобильность и общественный транспорт: Общеввропейский генеральный план для велосипедного движения (пункт 9 повестки дня) .....	43–45	10
XI.	Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня) .....	46–51	11
A.	Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним .....	46–49	11
B.	Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций .....	50–51	11
XII.	Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня) .....	52–64	12
A.	Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга .....	52–55	12
B.	Тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах: инновационные пути финансирования транспортной инфраструктуры .....	56	13
C.	Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе .....	57–58	13
D.	Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе .....	59–60	14
E.	Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних путей .....	61–62	14
F.	Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН .....	63–64	14
XIII.	Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня) .....	65–67	14
XIV.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 13 повестки дня) .....	68–70	15
XV.	Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2019 и 2020 годах (пункт 14 повестки дня) .....	71	15
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня) .....	72	15
XVII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня) .....	73	16
XVIII.	Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня) .....	74	16
Приложение			
	Выводы и рекомендации Международной конференции на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие» .....		17

## I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провела свою тридцать первую сессию 3–5 сентября 2018 года. Совещание проходило под председательством г-жи И. Деттбарн (Германия). В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Австрии, Азербайджана, Армении, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Казахстана, Кипра, Мальты, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии, Таджикистана, Украины, Хорватии и Швейцарии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК на сессии присутствовали также представители Афганистана, Ирана (Исламской Республики), Китая и Монголии. Присутствовал также представитель от делегации Европейского союза.

2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК, ЮНКТАД и ВМО.

3. Были представлены также следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) и Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

4. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП), Ассоциация управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ), ассоциация ФЕРМЕД, Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

5. По приглашению секретариата на сессии присутствовали следующие организации: Консорциум по строительству порта Анаклия, Фракийский университет им. Демокрита, компания «Хэллманн уорлдуайд лоджистикс», компания «Хьюлетт Паккард», интермодальный оператор «Хьюпэк интермоудэл», Центр экономики инфраструктуры Российского университета транспорта, Межотраслевой научно-практический центр систем идентификации и электронных деловых операций, Международная ассоциация логистических предприятий, акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА), компания «Россада инновэйтив солшнз», акционерное общество «Российские железные дороги» (РЖД), Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), Московский научно-исследовательский и проектный институт, компания «ТрансКонтейнер Европа» и Эгейский университет.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/63

6. Рабочая группа утвердила повестку дня.

## III. Международная конференция на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие» (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ № 1

7. В этом году международная конференция проводилась в продолжение организованных Рабочей группой рабочих совещаний: в ходе ее двадцать восьмой сессии (7–9 сентября 2015 года, Женева) по теме «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии» и в ходе ее тридцатой сессии

(4–6 сентября 2017 года, Женева) по теме «Коридоры транспортной инфраструктуры в Европе и Азии», а также в контексте завершения Группой экспертов этапа III проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС).

8. Проект ЕАТС, этап I (2002–2007 годы), этап II (2008–2012 годы) и этап III (2013–2017 годы), позволил на практике реализовать транспортные связи между Европой и Азией. Выявление маршрутов, определение очередности в реализации проектов по инфраструктурным инвестициям, разработка базы данных ГИС, анализ нефизических препятствий для перевозок, проведение сравнительного исследования по перевозкам морским и внутреннем транспортом, организация ряда национальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала в области упрощения процедур перевозок, а также усилия по введению в действие этих коридоров путем подготовки общих графиков движения и тарифов – все это помогло заложить основу для функционирования евро-азиатской транспортной сети.

9. Сессию открыла Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Ольга Алгаерова. Основное внимание в своем выступлении она уделила необходимости создания эффективных связей в рамках евро-азиатских транспортных коридоров за счет обеспечения взаимосвязанности инфраструктуры и услуг всех узлов транспортных коридоров, которая бы позволила осуществлять все поездки из пункта отправления в пункт назначения в разумные отрезки времени и без риска возникновения серьезных сбоев. Выступающая подчеркнула необходимость дополнительных усилий и принятия скоординированных мер с целью продолжения работы по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров. Директор Отдела транспорта г-н Ли Ювэй отметил, что основное внимание следует уделить эффективности эксплуатационной работы. По рассматриваемым коридорам уже курсируют поезда, но вопрос заключается в том, в каких условиях это происходит, по какому расписанию и с какими затратами. Поэтому следует продолжать работу по обеспечению эффективной деятельности евро-азиатских транспортных коридоров, при этом она должна проводиться на базе устоявшейся платформы, каковой является WP.5.

10. С выводами и рекомендациями, сделанными на конференции, можно ознакомиться в приложении к настоящему докладу.

#### **IV. Рабочее совещание и исследование на тему «Интеграция транспортного и городского развития, в том числе по вопросам окружающей среды, здоровья и качества жизни» (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 2

11. На своей пятнадцатой сессии Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (6–8 ноября 2017 года, Женева) предложил разработать руководство по текущей практике и решениям в области устойчивого транспорта и городского планирования, которое должно быть представлено и, возможно, принято на пятом Совещании высокого уровня в Вене осенью 2019 года. В то же время секретариат ОПТОСОЗ представил предложение о публикации по тематическим исследованиям и передовой практике в области интеграции планирования транспорта и землепользования в городах. Руководящий комитет одобрил оба предложения.

12. На основе этих предложений начато осуществление проекта, финансируемого Российской Федерацией, основной целью которого является подготовка справочного руководства, позволяющего расширить знания государств – членов ЕЭК ООН по вопросам комплексного транспортного и городского развития, включая аспекты, связанные с окружающей средой, здоровьем человека и качеством жизни. В ходе своей восьмидесятой сессии в Женеве 20–23 февраля 2018 года (ECE/TRANS/274, пункт 33) Комитет по внутреннему транспорту поручил WP.5, как аналитическому органу Отдела устойчивого транспорта, провести это исследование в сотрудничестве с ОПТОСОЗ.

13. Проект преследует следующие основные цели:

a) поддержка разработки стратегий, нацеленных на интеграцию транспортного и городского развития и землепользования, с учетом вопросов окружающей среды, охраны здоровья и качества жизни;

b) повышение осведомленности лиц, ответственных за принятие решений на национальном уровне, об актуальности и преимуществах поддержки национальных стратегий, стимулирующих принятие мер на местах в целях интеграции транспортного и городского планирования, а также предоставление им вдохновляющих примеров из практики;

c) повышение осведомленности на международном уровне о важности увязки стратегий устойчивого развития транспорта с городским планированием в целях достижения многочисленных целей Повестки дня на период до 2030 года.

14. Это рабочее совещание было организовано для того, чтобы государства-члены могли совместно проанализировать этот вопрос, а также обсудить и высказать предложения о том, как лучше подготовить вышеупомянутую публикацию по тематическим исследованиям и передовой практике. Программа рабочего совещания содержится в неофициальном документе № 2.

15. В ходе рабочего совещания участники:

a) отметили, что урбанизация и высокие темпы роста городского населения и городских территорий приведут к значительному росту спроса на перевозки; в связи с этим необходимо увязать этот спрос с возможностями транспортных систем и обеспечить их соответствие высоким стандартам качества транспортных услуг (и, как правило, качества жизни!) с помощью инструментов управления мобильностью;

b) отметили, что развитие транспортной инфраструктуры и обеспечение новых возможностей транспортных транзитных систем могут привести к возникновению нового (дополнительного) спроса на перевозки (например, за счет повышения привлекательности территорий для строительства жилья), в связи с чем необходимы эффективные правовые инструменты для регулирования жилищного сектора, в особенности деятельности застройщиков;

c) напомнили о порочном круге «искусственной мобильности»: дорожное строительство – повышение пропускной способности дорожной сети – улучшение условий дорожного движения – увеличение использования автомобилей и количества поездок – перегруженность дорог;

d) напомнили о том, что при планировании устойчивой городской мобильности следует:

i) уделять особое внимание потребностям населения;

ii) поставить в качестве целей доступность объектов и качество жизни, а также экономическую жизнеспособность, устойчивость, социальную справедливость, здоровье человека и качество окружающей среды;

iii) найти равновесие между развитием всех соответствующих видов транспорта и переходом к более экологически чистым и более устойчивым видам транспорта (передвижение пешком, езда на велосипеде, общественный транспорт, городской рельсовый транспорт);

iv) интегрировать комплекс мер для нахождения эффективных с точки зрения затрат решений;

v) принять за основу межсекторальные инструменты планирования (в таких областях, как землепользование и территориально-пространственное планирование, перевозки, социальные услуги, здравоохранение, охрана окружающей среды и т. д.);

vi) проводить разработку планов междисциплинарными группами планирования;

e) согласились с тем, что между городами существуют различия (с точки зрения бюджета, ресурсов, активов, инфраструктуры, проблем, вовлечения заинтересованных сторон, менталитета, культуры и истории, климата и ландшафта), в силу чего не существует единого решения, подходящего для всех городов;

f) согласились с тем, что интеграция территориально-пространственного планирования и планирования мобильности необходима для того, чтобы:

i) оптимизировать процедуры планирования транспорта, а также территориально-пространственного развития;

ii) в лучшем виде сохранить природный ландшафт;

iii) экономичным образом сохранить свободное пространство в редких незастроенных городских зонах;

iv) избежать разрастания городов;

v) сохранить здоровую окружающую среду и социально жизнеспособную среду, включая незастроенные пространства в других зонах;

g) приветствовали представленные примеры из практики, а также экономический анализ выгод общественного транспорта.

16. Рабочая группа приняла к сведению выступления экспертов и с удовлетворением отметила полученные к настоящему времени от Франции взносы в натуральной форме касательно передовой практики и тематических исследований. Она выразила признательность экспертам за их участие в рабочем совещании и поручила секретариату обеспечить регулярное обсуждение этой темы в рамках повестки дня Рабочей группы.

17. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть официальный документ ECE/TRANS/WP.5/2018/1, содержащий вопросник, который будет распространен среди государств-членов, с тем чтобы собрать как можно больше сведений о тематических исследованиях и примерах передовой практики по обсуждаемой теме. Рабочая группа одобрила этот вопросник с внесенными в него изменениями. Пересмотренный вопросник был размещен на веб-сайте Рабочей группы в виде документа ECE/TRANS/WP.5/2018/1/Rev.1. Рабочая группа поручила секретариату распространить вопросник по дипломатическим каналам среди министров транспорта региона ЕЭК, с тем чтобы они запросили соответствующую информацию из всех профильных органов, включая мэров городов, где уже применяется передовая практика. Вопросник является достаточно открытым и подготовлен в общей рамочной форме, с тем чтобы обеспечить сбор всех соответствующих данных. При этом правительства, города и другие профильные органы могут предоставить любую другую информацию/примеры передовой практики, которые они считают важными для распространения. Подготовленная на основе ответов на вопросник информация, а также справочное руководство должны быть готовы к следующей сессии Рабочей группы.

18. Отчет о проведении этого рабочего совещания, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу [www.unece.org/trans/main/wp5/transport\\_and\\_urban\\_development.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/transport_and_urban_development.html).

## **V. Транспортные связи между портами и внутренними регионами (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/2015/3

19. Этот пункт повестки дня рассматривался вместе с пунктом 7 б) повестки дня, касающимся создания международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры.

20. Рабочая группа напомнила, что на своей двадцать восьмой сессии она приняла к сведению информацию о платформе мониторинга связей между портами и

внутренними районами, разработанной программой Средиземноморской сети («МедНет»). Она отметила, что «МедНет» уже завершила свой жизненный цикл и что секретариат получил от представителей этого проекта неофициальное подтверждение относительно того, что впредь он будет обеспечивать хостинг платформы мониторинга связей между портами и внутренними районами, ее обслуживание и дальнейшее распространение на все страны ЕЭК.

21. На предыдущей сессии секретариат сообщил Рабочей группе, что пока от проекта «МедНет» никакого официального ответа не поступило. Тем не менее секретариат представил информацию о проекте ГИС, который в настоящее время осуществляется в сотрудничестве с Исламским банком развития, и выразил надежду на то, что в рамках реализации обоих проектов можно будет добиться эффекта масштаба.

22. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что работа по созданию международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры продолжается и вскоре этот центр станет реальностью. В дальнейшем данные, размещенные на платформе мониторинга связей между портами и внутренними районами «МедНет», могут быть рациональным образом перенесены в этот создаваемый Отделом международный центр. Рабочая группа приветствовала эту информацию и поручила секретариату представить обновленную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

## **VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе формирования Трансъевропейской транспортной сети**

*Документация:* неофициальный документ № 3

23. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата (неофициальный документ № 3) о прогрессе, достигнутом Европейским союзом в формировании Трансъевропейской транспортной сети. Рабочая группа предложила Европейскому союзу представить обновленную информацию о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, на ее тридцать второй сессии в 2019 году.

### **B. Проекты Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/2018/2, ECE/TRANS/WP.5/2018/3

24. Рабочая группа выразила признательность за представленную Управляющим проектом ТЕА обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕА в 2017–2018 годах, вновь заявила о своей поддержке проекта и предложила Управляющему проекту представить на ее тридцать второй сессии в 2019 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕА.

25. Основными направлениями деятельности в рамках проекта ТЕА были:

a) совершенствование сети и финансирование инфраструктуры (доклад по сети ТЕА; руководство работой Группы экспертов ЕЭК по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры; сотрудничество с Международным центром мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ));

b) совершенствование оперативных навыков операторов дорожной инфраструктуры и соответствующих органов власти (охрана окружающей среды; организация и финансирование автомобильных дорог и магистралей; информационные системы для управления автодорожной инфраструктурой);

инновации в области управления автодорожной инфраструктуры; безопасность дорожного движения);

с) текущие тенденции.

26. Рабочая группа также выразила признательность за представленную заместителем Управляющего проекта ТЕЖ обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕЖ в 2017–2018 годах, вновь заявила о поддержке проекта и просила Управляющего проекта представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕЖ на ее тридцать второй сессии в 2019 году.

27. На протяжении отчетного периода основными направлениями деятельности в рамках проекта ТЕЖ были:

а) связность (Генеральный план по скоростному движению, участие в международных форумах);

б) информативность (веб-страница ТЕЖ, брошюра по проекту ТЕЖ, работа по продвижению проекта);

в) наращивание потенциала (рабочее совещание ТЕЖ, выявления узких мест в инфраструктуре);

г) развитие (последующая деятельность в связи с Генеральным планом ТЕЖ, возможное расширение системы ТЕЖ, результаты осуществления пересмотренного Генерального плана);

е) управление (проведение сессий Руководящего комитета ТЕЖ).

## **VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья**

*Документация:* неофициальный документ № 4

28. Генеральный директор СЕТМО г-н О. Оливер имел возможность, в ходе международной конференции, передать на рассмотрение Рабочей группы доклад о деятельности СЕТМО за последнее время (неофициальный документ № 4).

29. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению информацию о том, что между СЕТМО и ЕЭК будет подписан меморандум о взаимопонимании (MoU) после окончательного утверждения Исполнительным комитетом (Исполкомом) (21 сентября 2018 года), что будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества между этими двумя учреждениями. Этот MoU главным образом нацелен на содействие созданию комплексной интермодальной сети в регионе СЕТМО, поощрению и осуществлению транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, а также сотрудничеству в целях расширения деятельности международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры в регионе СЕТМО.

30. Рабочая группа выразила признательность секретариату СЕТМО за его всеобъемлющий доклад, приветствовала сотрудничество между этими двумя институтами и просила представить на ее следующей сессии в 2019 году обновленную информацию о деятельности СЕТМО.

### **B. Евро-средиземноморская транспортная сеть**

31. Никакой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.



## **С. Доклад Союза для Средиземноморья**

32. Сообщение, подготовленное представителем СЕТМО (неофициальный документ № 4), включает также информацию о текущих мероприятиях и изменениях в связи с работой Союза для Средиземноморья.

## **VIII. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня)**

### **А. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям**

*Документация:* публикация по этапу III ЕАТС

33. На восьмидесятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) просил Рабочую группу (ECE/TRANS/274, пункт 71) на регулярной основе заниматься проблематикой интермодальных перевозок по евро-азиатским транспортным коридорам.

34. Этот вопрос широко обсуждался в ходе международной конференции «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие».

35. Рабочая группа приняла к сведению, что доклад по этапу III ЕАТС готовится в качестве публикации ООН и, скорее всего, будет готов уже к февральской сессии КВТ. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что по административным причинам касающаяся ЕАТС публикация «Евро-азиатские транспортные связи: введение в действие внутренних транспортных соединений между Европой и Азией» будет опубликована вместо публикации «Исследование по вопросам пересечения границ и таможенным вопросам, связанным с перевозками» и займет ее место в программе публикаций на 2018–2019 годы (позиция № 26/2869). Это место освободилось ввиду того, что указанное исследование утратило свою актуальность в связи с недавними изменениями в контексте применения Конвенции МДП. Будет опубликовано 200 экземпляров на английском языке и 150 экземпляров на русском языке. Рабочая группа подтвердила свое намерение воспользоваться этой открывшейся возможностью.

### **В. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/2016/3, ECE/TRANS/2018/4

36. Рабочая группа напомнила, что в ходе своей предыдущей сессии она была проинформирована о создании центра мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии, который призван охватить все существующие инициативы в области развития транспортной инфраструктуры на Европейском и Азиатском континентах (ECE/TRANS/WP.5/2016/3, ECE/TRANS/2018/4). С более подробной информацией об этом центре мониторинга можно ознакомиться по адресу [www.unece.org/trans/main/wp5/international\\_transport\\_infrastructure\\_observatory.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/international_transport_infrastructure_observatory.html).

37. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что создание этого центра мониторинга осуществляется на средства, полученные Исламским банком развития для финансирования аналогичного проекта в области транспортной инфраструктуры «Укрепление региональных связей посредством создания географической информационной системы (ГИС)». Центр мониторинга является новаторским примером того, как правительственные данные о новых проектах в области транспортной инфраструктуры будут представляться финансовым учреждениям прозрачным, всеобъемлющим и приемлемым для финансирования образом. Центр мониторинга задуман как онлайн-платформа, с помощью которой а) государства могут найти все соответствующие данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры,

и б) финансовые учреждения могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и отбирать проекты для финансирования.

38. Рабочая группа поручила секретариату представить на ее следующей сессии более подробную информацию по данному вопросу.

### **С. Прочие евро-азиатские транспортные инициативы**

39. По этому пункту повестки дня информации ни о каких прочих инициативах не поступало.

## **IX. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.4/10, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/12, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/14

40. Председатель Группы экспертов проинформировал Рабочую группу о работе, проделанной в ходе трех совещаний Группы экспертов, которые состоялись после предыдущей сессии Рабочей группы. Рабочая группа отметила, что для всех видов транспорта, включая интермодальные терминалы и порты, были подготовлены подгруппы под руководством представителей правительств, железнодорожных предприятий, ассоциаций или Рабочей группы. В рамках сопоставительного анализа по пяти обсуждаемым вопросам, а именно по автомобильным и железным дорогам, внутренним водным путям, портам и интермодальным терминалам, были подготовлены проекты терминологии и вопросники для сбора данных. Глоссарии и вопросник по автомобильным дорогам уже разосланы правительствам для сбора соответствующих данных. По всем другим видам транспорта в настоящее время проводится работа, в связи с которой необходимы материалы от правительств.

41. Председатель Группы экспертов сообщил о том, что для достижения целей, поставленных перед Группой, и представления окончательного доклада требуется дополнительное время. Рабочая группа высоко оценила работу, проделанную Группой экспертов, и поблагодарила экспертов за их усилия и вклад. Рабочая группа также признала существование проблем, с которыми сталкивается Группа экспертов, и в этой связи приняла решение одобрить продление мандата Группы экспертов еще на один год. Решение о таком продлении на один год следует реализовать после окончательного утверждения Исполкомом в 2019 году, с тем чтобы эксперты имели возможность встретиться по крайней мере четыре раза, прежде чем представить свой окончательный доклад на тридцать третьей сессии Рабочей группы в 2020 году.

42. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Председателем Группы экспертов и секретариатом, и поручила секретариату представить на ее следующей сессии более подробную информацию по данному вопросу.

## **X. Городская мобильность и общественный транспорт: Общеевропейский генеральный план для велосипедного движения (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 5

43. Рабочая группа напомнила о том, что на своей предыдущей сессии она была проинформирована секретариатом о сотрудничестве с ОПТОСОЗ в разработке инфраструктурного модуля для Общеевропейского генерального плана развития инфраструктуры для велосипедного движения (ECE/TRANS/WP.5/2016/4),

основанного на методологии, используемой для других проектов ЕЭК в области транспортной инфраструктуры, в частности для ТЕА и ТЕЖ.

44. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что проект доклада был уже подготовлен консультантами (неофициальный документ № 5) и включает в себя карты инфраструктуры велосипедного движения большинства стран велосипедного партнерства ОПТОСОЗ и их столиц.

45. Рабочая группа выразила признательность секретариату за представленную информацию и поручила представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

## **XI. Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня)**

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.3/29

46. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии она одобрила продление мандата этой группы еще на один год после окончательного утверждения Исполкомом, с тем чтобы она представила свой окончательный доклад Рабочей группе в сентябре 2019 года.

47. На своей предыдущей сессии Группа экспертов пришла к выводу о том, что работа правительств по выявлению «горячих точек» представляет собой сложный и длительный процесс, в рамках которого сопоставление точных данных по транспортной инфраструктуре с прогнозами климатических факторов является лишь первым шагом. Следует провести подробный анализ геоморфологических условий, а также состояния, качества и технических характеристик транспортной инфраструктуры и ее подверженности воздействию климатических изменений. Кроме того, следует использовать показатели для определения подверженности, чувствительности и критичности участков сети, а также учитывать прогнозы транспортных потоков и землепользования; следует разработать четкое и согласованное определение «горячей точки».

48. Кроме того, эксперты согласились с тем, что картографирование таких «горячих точек» в собственных странах/регионах могли бы осуществить только те государства, которые уже создали соответствующую правительственную структуру и уже приступили к анализу этих «горячих точек»; вместе с тем даже эти страны столкнутся с ограничениями в плане доступности, охвата и пространственного разрешения данных, необходимых для полного анализа ситуации в их транспортном секторе.

49. Рабочая группа с удовлетворением отметила сотрудничество с ВМО, охарактеризовав его как крайне положительный пример межучрежденческого сотрудничества, и выразила признательность представителю этой организации за ее поддержку и вклад. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную секретариатом, и поручила секретариату на ее следующей сессии дополнительно проинформировать о ходе работы Группы экспертов.

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

50. Секретариат проинформировал Рабочую группу об изменениях, произошедших в 2017–2018 годах в рамках проекта «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS). Было сообщено, что внедрение инструмента ForFITS

состоялось в городе Мангейм (Германия). В ознаменование двухсот лет изобретения дрезины, ставшей предшественником современного велосипеда, в Мангейме (Германия) было организовано двенадцатое рабочее совещание «Эстафеты» Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) на тему «Езда на велосипеде и ходьба пешком обеспечивают связь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды» (21 сентября 2017 года). В рамках усилий по накоплению знаний, представляющих интерес для выработки политики, и распространению информации о передовой практике Отделу устойчивого транспорта ЕЭК, являющемуся одним из трех учредителей ОПТОСОЗ, было предложено подготовить анализ прогнозов выбросов CO<sub>2</sub> в городе Мангейм с использованием инструмента ForFITS.

51. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и вновь заявила о своей поддержке дальнейшего совершенствования этого инструмента. Рабочая группа поручила секретариату представить на ее следующей сессии информацию о любых новых изменениях по этой теме.

## **ХII. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня)**

### **А. Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/2018/4, неофициальный документ № 6

52. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии, в ходе обсуждения вопроса о тенденциях и экономике транспорта в 2016–2017 годах, она пришла к выводу о том, что:

а) вопросник и анализ, подготовленные в виде документов ECE/TRANS/WP.5/2016/5, ECE/TRANS/WP.5/2016/6, оказались достаточно непростыми, и правительствам было сложно ответить на них, поскольку ряд вопросов не касался непосредственно транспорта. Поэтому секретариат предложил избрать для направления работы, связанного с тенденциями и экономикой транспорта в 2016–2017 годах, тему «Мобильность как услуга», с тем чтобы воспользоваться отличными выступлениями и материалами, полученными в ходе рабочего совещания, состоявшегося на второй день сессии;

б) секретариату следует подготовить к следующей сессии WP.5 официальный документ, который должен включать проект «дорожной карты», касающейся вклада государств-членов в осуществление Повестки дня на период до 2030 года, для рассмотрения Рабочей группой.

53. Рабочая группа решила отложить обсуждение проекта «дорожной карты» (ECE/TRANS/WP.5/2018/4) до своей следующей сессии, поскольку было бы целесообразным обсудить этот документ во время обсуждения и утверждения ее плана работы на следующий двухгодичный период.

54. В отношении публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга» (неофициальный документ № 6) секретариат представил следующую информацию:

а) свой вклад в подготовку публикации внесут несколько экспертов. Ниже указаны главы и имена утвержденных к настоящему времени экспертов:

- i) глава I: Введение – Мобильность как услуга (профессор Д. Димитриу);
- ii) глава II: Совместное использование легковых автомобилей;
- iii) глава III: Совместное использование велосипедов;
- iv) глава IV: Железные дороги и мобильность как услуга;

v) глава V: Механизмы обеспечения работы операторов, предоставляющих мобильность как услугу (г-жа С. Пичлер, компания «Флюидтайм»);

vi) глава VI: Проблема распределения доходов (профессор А. Рубутсос);

vii) глава VII: Перспективы развития инфраструктуры (г-н А. Мациевский);

viii) глава VIII: Выводы и рекомендации;

b) для глав II, III и IV эксперты до сих пор не определены. В этой связи секретариат убедительно просил правительства предложить кандидатуры экспертов, которые могли бы внести вклад в подготовку этих глав;

c) ожидается, что первый проект публикации будет подготовлен для рассмотрения КВТ в феврале 2019 года. Окончательный проект должен быть готов к следующей сессии Рабочей группы в 2019 году.

55. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом, и утвердила его предложения. Она поручила секретариату представить на ее следующей сессии более подробную информацию по обоим вопросам.

## **В. Тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах: инновационные пути финансирования транспортной инфраструктуры**

*Документация:* публикация ЕЭК

56. Рабочая группа приветствовала подготовку публикации по тенденциям и экономике транспорта в 2016–2017 годах на тему «Инновационные пути финансирования транспортной инфраструктуры», которая была распространена в ходе совещания, и поблагодарила секретариат за проделанную работу.

## **С. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе**

*Документация:* неофициальный документ № 7

57. Г-н М. Бауэрнфейнд (Австрия) рассказал о последствиях Брежита для ситуации на транспорте в целом. Он привел два основных сценария. В первом речь идет о последствиях выхода из соглашения, а второй касается ситуации с отсутствием соглашения. В этом случае возможные последствия общего характера будут следующими:

a) Соединенное Королевство больше не будет подпадать под действие законодательства Европейского союза и больше не будет членом общего рынка;

b) в таком случае будут применяться нормы ВТО;

c) СК больше не будет стороной/участником международных соглашений, заключаемых Европейским союзом (например, торговых соглашений и соглашений о воздушном сообщении с третьими странами);

d) осуществление пограничного контроля на таможенных, применение (технических) стандартов и проч., которые необходимы для своевременной доставки товаров/перевозки пассажиров, будут поставлены под серьезную угрозу;

e) наличие твердых границ между Ирландией и Северной Ирландией с возможными последствиями для осуществления Соглашения Страстной пятницы;

f) руководящие принципы для будущих отношений предусматривают секторальные соглашения по транспорту: в условиях отсутствия сделки и приостановки осуществления могут происходить сбои в транспортных операциях.

58. Рабочая группа поблагодарила представителя Австрии за это сообщение и просила правительства представить на ее тридцать второй сессии в 2019 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в автомобильном секторе.

## **D. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе**

*Документация:* неофициальный документ № 8

59. Представитель МСЖД г-жа С. Маркович-Шене выступила с сообщением о транспортных тенденциях и вызовах в железнодорожном секторе. Она проинформировала участников о тенденциях и вызовах в железнодорожном секторе на основе доклада МСЖД, содержащего предварительные годовые данные для всех континентов о протяженности линий, подвижном составе, средней численности персонала, движении поездов (поездо-км), железнодорожных перевозках (число пассажиров, пассажиро-км, тонны, тонно-км) и высокоскоростном движении.

60. Рабочая группа выразила МСЖД признательность за выступление, посвященное анализу последних тенденций и вызовов в железнодорожном секторе, и просила МСЖД представить на ее тридцать второй сессии в 2019 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

## **E. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних путей**

61. Секретариат представил информацию о транспортных тенденциях и вызовах в секторе внутренних водных путей.

62. Рабочая группа выразила секретариату признательность за выступление, посвященное анализу последних тенденций и вызовов в секторе внутренних водных путей, и поручила ему представить на ее тридцать второй сессии в 2019 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

## **F. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН**

63. Секретариат представил информацию об анализе статистики транспорта в регионе ЕЭК.

64. Рабочая группа с признательностью выслушала информацию, представленную секретариатом. Она поручила секретариату представить на ее следующей сессии дополнительную информацию о статистике транспорта в регионе ЕЭК.

## **XIII. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 9

65. Секретариат проинформировал Рабочую группу о деятельности по оказанию технической помощи странам с переходной экономикой. Рабочая группа отметила, что помощь в области транспорта направлена, среди прочего, на укрепление потенциала стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии, в частности стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, помощь, связанная с работой Отдела, предоставляется и другим государствам-членам. Деятельность по оказанию технической помощи нацелена на обеспечение присоединения к правовым документам, нормам и стандартам Организации Объединенных Наций и их осуществления, а также передачу знаний и опыта и обмен информацией о передовой практике в секторе транспорта.

66. Были организованы три рабочих совещания по наращиванию потенциала по достижению связанных с транспортом целей устойчивого развития: в октябре 2017 года в Подгорице, в ноябре 2017 года в Астане и в ноябре же 2017 года в Любляне. Проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения»,

который финансировался по линии ЮНДА<sup>1</sup>, был завершен в марте 2018 года. Странами-бенефициарами по данному проекту, реализованному в сотрудничестве с ЭСКАТО и ЭКЛАК, являлись Албания, Вьетнам, Грузия и Доминиканская Республика.

67. Рабочая группа приняла к сведению сообщение регионального советника о деятельности по оказанию технической помощи странам с переходной экономикой и поручила секретариату представить на ее следующей сессии соответствующую информацию.

#### **XIV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/274

68. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что на своей семьдесят восьмой сессии Комитет признал необходимость адаптации к новым реалиям и динамике в той стратегической обстановке, в которой Комитет действует сегодня. Он решил, что секретариат разработает проект стратегического документа с указанием приоритетов и основных направлений деятельности на основе консультаций с Бюро, председателями вспомогательных органов и административных комитетов транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета. Комитет имел возможность ознакомиться с предварительным вариантом краткого резюме этого стратегического документа (ECE/TRANS/2017/R.1), включая основные выводы и рекомендации, с тем чтобы проанализировать пути усиления роли и повышения эффективности Комитета и его вспомогательных органов в свете новых вызовов и возможностей в глобальном масштабе.

69. Бюро КВТ при поддержке секретариата доработало проект стратегии КВТ до 2030 года (нулевой проект документа ECE/TRANS/2019/R.1). В соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/274, пункт 17) Бюро просило: а) включить вопрос об обсуждении стратегии КВТ в повестки дня совещаний рабочих групп до конца года; и б) распространить документ с проектом стратегии среди правительств для облегчения консультаций. С учетом вышеизложенного секретариат представил Рабочей группе документ ECE/TRANS/2019/R.1 для обсуждения и представления замечаний. От Рабочей группы замечаний по этой теме не поступало.

70. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о стратегическом документе КВТ и просила секретариат представить информацию о решениях КВТ на ее следующей сессии.

#### **XV. Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2019 и 2020 годах (пункт 14 повестки дня)**

71. Для своих сессий в 2019 и 2020 годах Рабочая группа избрала Председателем г-на П. де Вильдта (Нидерланды) и заместителем Председателя г-на С. Андреева (Российская Федерация).

#### **XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)**

72. Никаких прочих вопросов затронуто не было.

<sup>1</sup> Счет развития Организации Объединенных Наций.

## **XVII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)**

73. Тридцать вторую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 2–4 сентября 2019 года.

## **XVIII. Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня)**

74. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей тридцать первой сессии и поручила секретариату и Председателю подготовить полный и исчерпывающий текст доклада для распространения среди членов Рабочей группы с целью получения от них замечаний по другим вопросам, помимо тех, которые содержатся в принятом перечне основных решений.



## Приложение

### **Выводы и рекомендации Международной конференции на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие»**

1. Конференция признала важность следующего:
  - дальнейшего развития эффективных транспортных связей между Европой и Азией;
  - устранения узких мест;
  - упрощения процедур пересечения границ; а также
  - признания значения и последствий для перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам внедрения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации перевозок, полной компьютеризации пограничных контрольно-пропускных пунктов, использования спутниковых услуг обнаружения и отслеживания железнодорожных и автомобильных перевозок, внедрения автономных транспортных средств (грузовиков и локомотивов), а также необходимости уделять особое внимание этим тенденциям.
2. Для достижения этих целей должное внимание должно уделяться унификации режимов, регулирующих железнодорожные перевозки, в частности в контексте реконсигнации грузов из зоны Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в зону действия Единообразных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), которая является причиной дополнительных затрат времени и средств. Любая ошибка при переносе данных из одной накладной в другую может стоить недель ожидания на пунктах пересечения границы и т. д. Отсутствие единого договора перевозки, единых обязательств и единой накладной по всему маршруту железнодорожной перевозки снижает надежность услуг и понижает доверие рынка к предоставляемым услугам.
3. Участники также отметили:
  - a) важность диалога между представителями исполнительных органов власти, деловых кругов, научных и международных организаций с целью достижения вышеупомянутых целей;
  - b) важность уделения должного внимания функционированию международных транспортных коридоров, сокращению времени транзита, затратам, безопасности и надежности перевозок.
4. Кроме того, участники отметили, что:
  - a) объем грузовых перевозок в восточном направлении меньше объема грузов, перевозимых в западном направлении, причем тенденция к увеличению такого разрыва только усиливается; однако эти статистические данные относятся главным образом к торговле между Европой и Китаем и не включают в себя другие страны-«производители», в частности Индию, Пакистан, Бангладеш, Южную Корею и др.;
  - b) перевозки между Китаем и Европейским союзом по видам транспорта в стоимостном выражении распределяются следующим образом: морской транспорт – 95%, авиаперевозки – 4%, железная дорога – 1%;
  - c) около 40% всего грузооборота между Китаем и Европой приходится на продукцию с высокой добавленной стоимостью. Как обстоит дело с электронными деловыми операциями/малоразмерными упаковками, продуктами быстрого потребления, одеждой? Перевозимые в настоящее время из Европы в Китай товары включают в себя: древесину, мебель, электроприборы, продукцию медицинского назначения, вино, продукцию машиностроения, металлоизделия и плиточные материалы. К экспортируемым из Китая в Европу товарам относятся: текстиль,

одежда, игрушки, потребительские товары, запасные части для легковых автомобилей, сельскохозяйственная продукция, томатный соус, приправы, химические продукты, высокотехнологичные продукты, включая электронику и аксессуары. Эти грузы, по-видимому, могут перевозиться судами внутреннего транспорта;

d) контейнерные поезда в Китае субсидируются властями некоторых крупных городов, через которые проходит их маршрут. В некоторых городах выделение субсидий предусмотрено до 2020 года. Для повышения надежности предоставляемых услуг и сохранения доверия рынка необходимо долгосрочное планирование;

e) начиная с 1 августа 2018 года Китай перешел на новый код Гармонизированной системы (ГС) с 13 цифрами. Международные перевозки опасных грузов в контейнерах-цистернах не соответствуют международным конвенциям (СМГС и МПОГ<sup>2</sup>), поэтому они в принципе не могут быть реализованы. Для перевозки неопасных грузов в контейнерах-цистернах в Китае требуется сертификат для неопасных грузов, который действителен только в случае его выдачи лабораторией, уполномоченной госкорпорацией «Китайские железные дороги»; таким образом, на практике к ним не применимы международные стандарты из документа по ПБМ.

5. Участники приняли решение:

a) укреплять сотрудничество и связи между:

i) инициативами по развитию коридоров, реализуемыми международными организациями (ЕЭК, ЭСКАТО, ОЧЭС, ОСЖД<sup>3</sup>, ОТИФ, МСАТ и др.);

ii) железнодорожными и логистическими предприятиями, которые осуществляют свою деятельность в каждом коридоре;

iii) рынком/частным сектором, правительствами и секретариатом ЕЭК ООН;

b) следует принять особые меры в целях введения в действие коридоров ЕАТС.

6. В частности, можно было бы рассмотреть следующие предложения:

a) в качестве основы для работы по координации, мониторингу и обсуждению можно было бы принять выработанную в рамках Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) передовую практику и устоявшуюся платформу, сформированную Рабочей группой 5 в сотрудничестве с другими рабочими органами КВТ;

b) рекомендовать сторонам, заинтересованным в международных транспортных коридорах, активизировать деятельность своих руководящих и других соответствующих органов;

c) принять конкретные меры, направленные на достижение КПЭ (сокращение сроков, подготовка единых тарифов и т. д.);

d) принять скоординированные меры, направленные на формирование маршрутных поездов и грузовых автомобильных караванов;

e) рассмотреть вопросы упрощения процедур пересечения границ;

f) расширить использование цифровых технологий;

g) развивать вдоль коридоров интермодальные мегатерминалы, которые в зависимости от возможностей и потребностей имели бы свою специализацию;

h) осуществлять инициативы частного сектора в целях повышения производительности железнодорожных перевозок:

<sup>2</sup> Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

<sup>3</sup> Организация сотрудничества железных дорог.

- i) увеличение длины и веса поездов: это явилось бы дополнительным фактором укрепления сотрудничества между Европой и Азией;
- ii) сокращение межпоездных интервалов: это позволило бы увеличить количество поездов и более эффективно использовать потенциал сети;
- iii) изменение длины поезда с 600 м до 1 500 м позволило бы существенно сократить транспортные расходы;
- iv) необходимость расширения маршрутов ЕАТС с уделением внимания проектам Организации Объединенных Наций, ТЕА и ТЕЖ, а также другим новым инициативам, внесенным участниками, в частности инициированному правительством Польши проекту «Виа Карпатия», трансмагрибскому коридору, который курирует секретариат СЕТМО, а также глубоководному порту Анаклия в Грузии и др.

7. Вместе с тем участники Конференции отметили следующие проблемы на конкретных транспортных коридорах:

а) маршруты 1, 2 и 6 ЕАТС (Китай, Монголия, Казахстан, Российская Федерация, Беларусь, Польша):

- i) эти маршруты являются действующими коридорами, на которых время нахождения в пути в среднем составляет 14 суток (Китай–Дуйсбург);
- ii) в настоящее время по этим коридорам осуществляется движение большинства маршрутных поездов, обеспечивающих сообщение между двумя континентами;
- iii) основными операторами этих коридоров являются крупные экспедиторские компании;
- iv) требуется модернизация контрольно-пропускных пунктов и пограничных процедур;
- v) потребность в увеличении парка контейнерных платформ до 2024 года составляет до 16 000 единиц;
- vi) необходимо утвердить долгосрочные сквозные тарифы для транзитных маршрутов;
- vii) в связи с погодными условиями, особенно в зимний период, для транспортировки конкретных грузов может потребоваться специальное оборудование для поддержания температуры;
- viii) частный сектор предполагает, что внедрение технологии одноблочных поездов длиной 57–71 единиц позволит повысить грузоподъемность и увеличить общий доход железнодорожных операторов;

б) маршруты 3, 4 и 7 ЕАТС (Китай, страны Центральной Азии, Турция или Румыния, или Украина):

- i) по-прежнему имеются недостающие звенья и требуется техническое обслуживание инфраструктуры;
- ii) необходимо упростить процедуру пересечения границ;
- iii) отмечалось отсутствие сотрудничества между железнодорожными предприятиями, необходимого для осуществления перевозок маршрутными поездами (единых тарифов/графиков);
- iv) было указано на вопросы безопасности/охраны;
- v) украинский делегат упомянул о том, что в нынешней ситуации по причине ограничений, введенных Российской Федерацией на перевозки по маршруту 3 ЕАТС из Украины в страны Центральной Азии, их объем сократился почти в три раза. Это привело к переориентации грузовых потоков на альтернативный маршрут с использованием паромной переправы на Черном и Каспийском морях и к прекращению перевозок по маршруту 3 ЕАТС;

vi) представитель Российской Федерации отметил, что в настоящее время маршрут 3 ЕАТС является действующим и что перевозки по этому конкретному коридору осуществляются, но в условиях усиленных мер контроля. Кроме того, делегат от Российской Федерации заявил о том, что эта международная конференция посвящена развитию евро-азиатских коридоров и что следует избегать любых попыток политизировать эти усилия, поэтому о них определенно не следует упоминать в окончательных выводах и рекомендациях Конференции;

c) маршруты 5, 8 и 9 ЕАТС (коридоры «Север–Юг»):

i) было налажено сотрудничество между различными заинтересованными сторонами;

ii) уже проводятся совещания Рабочей группы;

iii) недостающие звенья – требуются инвестиции в инфраструктуру;

iv) необходимо внести дальнейшие улучшения в работу по упрощению процедур пересечения границ;

d) общие проблемы:

i) в Китай из Европы возвращаются порожние поезда;

ii) поступали сообщения о различиях, касающихся:

a. ширины железнодорожной колеи;

b. энергетических систем;

c. габаритов приближения строений;

d. систем защиты поездов (>20);

e. систем сигнализации;

f. изображений сигнальных знаков;

g. систем радиосвязи;

h. ширины токоприемников;

i. правил, устанавливающих критерии подготовки;

j. других технических, административных, языковых и культурных барьеров.

8. Участники Конференции призвали заинтересованные правительства оказать дополнительную политическую поддержку проектам по развитию евразийских транспортных инициатив.

---