


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

 Двадцать шестая сессия
 Женева, 10–12 сентября 2013 года

**Доклад Рабочей группы по тенденциям и экономике
транспорта о работе ее двадцать шестой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Совместное рабочее совещание проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) (проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)) и Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта на тему: "Финансирование транспортной инфраструктуры" (пункт 2 повестки дня)	7–11	4
IV. Рабочее совещание по вопросу о связях между портами и внутренними районами: пример проекта Юго-Восточной транспортной оси (ЮВТО) (пункт 3 повестки дня)	12–15	5
V. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 3 повестки дня)	16–18	6
A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе развития трансъевропейской транспортной сети	16	6
B. Проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)	17–18	6
VI. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 5 повестки дня)	19–25	7
A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)	19–22	7

GE.13-25618 (R) 170314 180314



* 1 3 2 5 6 1 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



	V. Проблемы ГИС инфраструктурных проектов.....	23–24	8
	C. Другие евро-азиатские транспортные инициативы	25	9
VII.	Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня).....	26–32	9
	A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья.....	26–27	9
	B. Евро-средиземноморская транспортная сеть	28	9
	C. Доклад Союза для Средиземноморья (СДС).....	29–30	9
	D. Доклад о проекте создания постоянно действующей связи Европа – Африка через Гибралтарский пролив.....	31–32	9
VIII.	Изменение климата и транспорт (пункт 7 повестки дня)	33–44	10
	A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.....	33–38	10
	B. Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента ForFITS ЕЭК ООН.....	39–41	11
	C. Выбросы из дизельных двигателей	42–44	12
IX.	Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 8 повестки дня)	45–65	12
	A. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: городской транспорт и мобильность	45–46	12
	B. Тенденции и экономика транспорта в 2013–2014 годах: финансирование транспортной инфраструктуры	47–50	13
	C. Транспортные тенденции и вызовы в одном из государств – членов ЕЭК ООН: Литва	51–55	14
	D. Транспортные тенденции и вызовы на автомобильном транспорте.....	56–58	15
	E. Транспортные тенденции и вызовы на железнодорожном транспорте.....	59–61	16
	F. Транспортные тенденции и вызовы на внутренних водных путях...	62–65	16
X.	Транспорт и конкурентоспособность (пункт 9 повестки дня).....	66–67	17
XI.	Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 10 повестки дня).....	68–76	17
XII.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы (пункт 11 повестки дня).....	77	18
XIII.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 12 повестки дня).....	78	19
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	79	19
XV.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 14 повестки дня)	80	19
XVI.	Принятие решений (пункт 15 повестки дня)	81	19

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою двадцать шестую сессию 10–12 сентября 2013 года. Сессия проходила под председательством г-на Бьёрна Ориволя (Германия). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Азербайджана, Бельгии, бывшей югославской Республики Македония, Германии, Греции, Венгрии, Италии, Казахстана, Кипра, Кыргызстана, Литвы, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Хорватии, Швейцарии и Швеции.
2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: секретариат Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), Центральное управление проектов ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Союз для Средиземноморья (СДС).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих структур: Азиатского банка развития (АБР), Ассоциации "Укрвнештранс", "КМС Камерон Маккенна ЛЛП", Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам", проекта СЕТА, компании "Транспорт и Медиа Консалтинг Лтд", компании "Vergason GmbH", Финансовой компании транспортной инфраструктуры VIFG, Института специальных исследований – Вена, Центральноевропейской инициативы и Национального технического университета Афин.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/53 и ECE/TRANS/WP.5/53/Add.1

6. Рабочая группа приняла повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/53 и ECE/TRANS/WP.5/53/Add.1).

III. Совместное рабочее совещание проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) (проектов Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)) и Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта на тему: "Финансирование транспортной инфраструктуры" (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

7. Директор Отдела транспорта г-жа Эва Мольнар приветствовала участников рабочего совещания и отметила проблемы, порождаемые в транспортном секторе каждой эпохой. Директор подчеркнула важное значение современной и эффективной транспортной инфраструктуры и выразила надежду на то, что транспорт будет признан в качестве одной из целей устойчивого развития (ЦУР).

8. Консультант от проекта ЕАТС проф. Цамбулас и Управляющий проектами ТЕА и ТЕЖ г-н Мелих ознакомили участников с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры, которые были переданы государствами-членами по второму этапу исследования ЕАТС, а также представили пересмотренный Генеральный план в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ. Кроме того, представители Австрии, Азербайджана, Германии, Кипра, Кыргызстана, Литвы, Польши, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Турции, Узбекистана и Украины ознакомили участников с высокоприоритетными проектами своих стран в области транспортной инфраструктуры, проиллюстрировали различные методы финансирования этих проектов и вызовы, с которыми сталкиваются их правительства в области капиталовложений в транспортную инфраструктуру, ее техническое обслуживание и реконструкцию. Представитель секретариата ОЭС охарактеризовал железнодорожные коридоры, разработанные в регионе ОЭС, и проекты в области железнодорожной инфраструктуры, которые имеют большое значение для действенной эксплуатации этих коридоров. И наконец, представители международных финансовых учреждений изложили информацию о кредитовании инфраструктурных проектов, а также о руководящих принципах в контексте осуществимости проектов в области транспортной инфраструктуры и анализа затрат и выгод.

9. Участники:

а) напомнили, что финансирование проектов в области транспортной инфраструктуры включает планирование и строительство новой инфраструктуры, а также планирование и осуществление реконструкции и/или обслуживание существующей инфраструктуры;

б) согласились с необходимостью подготовки технико-экономических обоснований, в которых анализ экономической целесообразности будет произведен с учетом социальных аспектов капиталовложений в контексте безопасности дорожного движения и экологических издержек;

в) согласились с необходимостью определения и согласования, если это возможно, стоимости на единицу капиталовложений, т.е. стоимости строительства 1 км автомобильной дороги либо стоимости строительства 1 км железной дороги или высокоскоростной железной дороги;

d) в качестве передовой практики, которую надлежит применять, отметили необходимость согласования технических стандартов транспортной инфраструктуры и сослались на технические стандарты, включенные в международные соглашения, относящиеся к ведению ЕЭК, например СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП;

e) отметили, что мог бы оказаться полезным наблюдательный орган для обмена информацией и уроками, извлеченными из реализации программ государственно-частного партнерства (ГЧП) как инструмента финансирования транспортной инфраструктуры;

f) отметили, что разработка инвестиционных планов и особенно их согласование являются эффективным шагом вперед на пути финансирования транспортной инфраструктуры; отметили также работу по подготовке планов капиталовложений в ходе этапа II ЕАТС и согласились с необходимостью сосредоточить внимание на финансировании этих проектов;

g) отметили, что следует совершенствовать работу также в области нефизических препятствий (облегчение пересечения границ и т.д.) параллельно с такими физическими препятствиями, как транспортная инфраструктура.

10. Рабочее совещание продемонстрировало сложность основных вопросов, связанных с финансированием транспортной инфраструктуры, и необходимость дальнейшего анализа этой проблемы в регионе ЕЭК. Рабочая группа высоко оценила сообщения безупречно подготовленных ораторов, сочла их весьма информативными и полезными и поручила секретариату учесть итоги дискуссии, состоявшейся на рабочем совещании, при подготовке следующей публикации по тенденциям и экономике транспорта, а также отразить эти сообщения в качестве тематических исследований. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату рассмотреть аспекты определения удельных затрат на капиталовложения и инновационных решений для финансирования транспортной инфраструктуры на следующих сессиях Рабочей группы.

11. Отчет о проведении этого рабочего совещания, сообщения и все материалы рабочего совещания приведены на веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unecce.org/trans/main/wp5/wp5_workshop6.html.

IV. Рабочее совещание по вопросу о связях между портами и внутренними районами: пример проекта Юго-Восточной транспортной оси (ЮВТО) (пункт 3 повестки дня)

12. Коридор ЮВТО служит одним из эффективных средств соединения железнодорожных маршрутов между Центральной Европой и портами Северной Адриатики с коридорами 7, 8, 10 и 11 сети европейских железных дорог. Совершенствование международного доступа тесно связано с усилением региональной взаимосвязи и с весьма важным новым сообщением между внутренними регионами и северными портами Адриатики (Копером, Триестом, Монфальконе) и единственным глубоководным портом Адриатического моря Риекой. Модернизированные маршруты 17, 18, 22, 23, 25 (с учетом планируемого расширения системы ширококолейных железных дорог России) будут пересекаться в районе Вена/Братислава, где планируется создать транснациональный центр.

13. Работа ЮВТО сосредоточена на модернизации уже существующей железнодорожной инфраструктуры (при умеренных инвестиционных затратах) и

установлении связи со всеми другими видами транспорта. По сравнению с предыдущим проектом "SIC!", в рамках которого были проведены фундаментальные исследования осуществимости и последствий эксплуатации этого коридора, ЮВТО предоставит партнерам информацию и данные (на уровне единых мер разработки), в которых они нуждаются для того, чтобы начать переговоры с международными финансовыми учреждениями.

14. В ходе этого рабочего совещания представители правительства земли Бургенланд (Австрия), портов Риека, Копер и Монфальконе, Венгерских железных дорог GySEV и Центральноевропейской инициативы изложили цели и указали нынешний статус ЮВТО и проектов, нацеленных на улучшение доступности при пересечении границ для интеграции Юго-Восточной Европы (ACROSSEE), отметили преимущества, обусловленные улучшением связей между портами и внутренними районами, и охарактеризовали выгоды, которые такое сотрудничество может принести региону и его экономике. В дополнение к проекту МЕДНЕТ (Средиземноморской сети для таможенных процедур и упрощения формальностей в портах) был представлен проект, финансируемый совместно с программой Med, и были освещены вопросы, касающиеся работы портов, связей между портами и внутренними районами, а также портового наблюдательного пункта и взаимодействия с проектом ЮВТО.

15. Рабочая группа выразила признательность представителям проекта ЮВТО, поблагодарив, в частности, всех ораторов за безупречно подготовленные выступления. Рабочая группа признала важное значение этого вопроса, учредив четыре года тому назад группу экспертов по связям между морскими портами и внутренними районами и подготовив всеобъемлющую публикацию. Рабочая группа поручила секретариату представлять и стимулировать, когда это выполнимо, на сессиях такие инициативы, как проект ЮВТО.

V. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 3 повестки дня)

A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе развития трансевропейской транспортной сети

Документация: неофициальный документ № 3

16. Рабочая группа выразила секретариату признательность за подготовку в сотрудничестве с Европейской комиссией неофициального документа № 3 и краткое сообщение о ходе развития трансевропейской транспортной сети. Рабочая группа просила Европейскую комиссию и впредь информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, а также представить обновленные данные на двадцать седьмой сессии в 2014 году.

B. Проекты Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2013/1

17. Рабочая группа высоко оценила представленную Управляющим проектами обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ в 2012–2013 годах, включая пересмотр Генерального плана, и просила Управляющего проектами передать обновленные данные о соответствующей

щих изменениях в проектах ТЕА и ТЕЖ на ее двадцать седьмой сессии в 2014 году.

18. Рабочая группа отметила следующую деятельность, проведенную за период 2012–2013 годов:

- Создание механизмов мониторинга, служащих неотъемлемой частью программы последующей деятельности в рамках пересмотра Генерального плана ТЕА и ТЕЖ. Этот мониторинг сосредоточен, в частности, на достигнутом прогрессе в осуществлении инфраструктурных проектов, обновлении пересмотренных транспортных данных и транспортных прогнозов, развитии магистральных сетей и анализе их статуса.
- Мониторинг процесса доведения пересмотренных магистральных сетей, указанных в Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ, до уровня параметров СМА, СМЖЛ и СЛКП, являющийся постоянной задачей проектов ТЕА и ТЕЖ, и отражение его результатов в годовых программах работы этих проектов.
- Проведение 12–14 сентября 2013 года в Тимишоаре (Румыния) и Кикинде (Сербия) рабочего совещания по научным исследованиям и разработкам, интеллектуальным транспортным системам и нововведениям в области интермодальных перевозок автомобильным/железнодорожным транспортом, которое было организовано совместно ЕЭК ООН и проектом ТЕЖ при поддержке Министерства транспорта Румынии.
- Состоявшееся в августе 2012 года посещение Управляющим проектами Тимишоары, Кикинды и Сегеда и обсуждение им с местными органами власти вопросов организации и подготовка рабочего совещания по Генеральному плану для будущей высокоскоростной железнодорожной сети в Центральной и Восточной Европе.
- В качестве одного из конкретных итогов Совещания по сбору данных и картографированию ТЕАСТАТ, состоявшегося в апреле 2012 года в Варшаве, подготовка как в электронном, так и в бумажном формате карт ТЕАСТАТ 2012 всех стран – участниц ТЕА, которые в декабре 2012 года были занесены на веб-страницу ТЕА веб-сайта ЕЭК ООН.

VI. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 5 повестки дня)

A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1

19. Секретариат информировал Рабочую группу о ходе работы Группы экспертов по ЕАТС и о последних изменениях, произошедших на этапе III ЕАТС (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). Рабочая группа отметила план работы и решения, принятые на первом совещании Группы экспертов.

20. В плане работы указаны основные цели этой Группы. Речь идет о том, чтобы:

- а) анализировать, рекламировать и представлять международным финансовым учреждениям (МФУ) и другим донорам проекты из перечня высокоприоритетных проектов ЕАТС, технико-экономические обоснования или другие

соответствующие исследования в целях облегчения устойчивого долгосрочного финансирования этих проектов;

b) определять потоки грузов (количество и типы), которые могут перевозиться по девяти евро-азиатским железнодорожным и автомобильным маршрутам;

c) облегчать координацию комплексных графиков движения и тарифов для девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов;

d) стимулировать использование евро-азиатских наземных транспортных маршрутов и развивать комплексную стратегию маркетинга;

e) обновлять и совершенствовать прикладную программу географических информационных систем (ГИС).

21. План работы содержит четыре конкретных предложения по проектам для рассмотрения, которые при поддержке со стороны правительств могли бы еще более усилить воздействие этапа III реализации проекта ЕАТС. Было предложено следующее:

a) проанализировать текущие и будущие торговые потоки на евро-азиатских маршрутах. Это предложение предусматривает использование услуг консультанта-эксперта по международной торговле, который проведет обследование на местах с посещением основных торговых объектов и с опросом ключевых заинтересованных сторон. Прогнозируемый бюджет для такого обследования – 80 000 долл. США;

b) разработать комплексную стратегию маркетинга, стимулирующую преимущества и выгоды евро-азиатских транспортных маршрутов. Это предложение предусматривает использование услуг консультанта-эксперта по вопросам международного маркетинга для облегчения дискуссии и разработки руководящих указаний на технических рабочих совещаниях, посвященных формированию комплексной стратегии маркетинга. Прогнозируемый бюджет – 40 000 долл. США;

c) подготовить в электронном и печатном формате брошюры с описанием наземных транспортных услуг, различных железнодорожных и автомобильных маршрутов, а также согласованных графиков движения. Прогнозируемый бюджет – 15 000 долл. США;

d) обновить информацию ГИС, поступившую на этапе II реализации проекта, и модернизировать программное обеспечение ГИС в контексте более совершенного веб-приложения. Прогнозируемый бюджет для такого проекта составляет приблизительно 50 000 долл. США плюс дополнительные ежегодные издержки на техническое обслуживание (например, расходы на обслуживание сервера и т.д.).

22. Рабочая группа одобрила план работы и мероприятий, принятый Группой экспертов по ЕАТС. Рабочая группа высоко оценила работу, проделанную экспертами и секретариатом, и просила Группу экспертов выполнить план работы в установленные сроки и сообщить о любых изменениях на следующей сессии Рабочей группы в 2014 году.

В. Проблемы ГИС инфраструктурных проектов

23. Рабочая группа напомнила, что на своей двадцать пятой сессии она в соответствии с предложением представителя СЕТМО просила представителей

ТЕА и ТЕЖ, проекта ЕАТС и Транссредиземноморской транспортной сети 5+5 охарактеризовать их инициативы и мероприятия, связанные с ГИС, и изучить возможности для сотрудничества.

24. Рабочая группа высоко оценила сообщения г-на Асимана (СЕТМО) и секретариата и сочла, что разрабатываемые системы ГИС служат одним из ценных средств для транспортного сектора. Рабочая группа сочла, что сотрудничество между различными сторонами имеет весьма важное значение, и просила их сообщить на ее следующей сессии о любых изменениях в этой области.

С. Другие евро-азиатские транспортные инициативы

25. Рабочая группа высоко оценила сообщение, сделанное г-ном Текийе Садамом (ОЭС) о деятельности ОЭС по развитию транспорта в регионе, и просила представить на ее следующей сессии доклад по этим вопросам.

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

А. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья

Документация: неофициальный документ № 4

26. Представитель СЕТМО вынес на рассмотрение Рабочей группы доклад о недавней деятельности СЕТМО (неофициальный документ № 4).

27. Рабочая группа выразила признательность секретариату СЕТМО за его всеобъемлющий доклад и просила представить обновленную информацию о деятельности СЕТМО на ее следующей сессии в 2014 году.

В. Евро-средиземноморская транспортная сеть

28. Никакой информации представлено не было.

С. Доклад Союза для Средиземноморья (СДС)

29. Представитель СДС вынес на рассмотрение Рабочей группы информацию о секретариате СДС и о его деятельности.

30. Рабочая группа выразила признательность за всеобъемлющий доклад и просила представить обновленную информацию о деятельности СДС на ее следующей сессии в 2014 году.

Д. Доклад о проекте создания постоянно действующей связи Европа – Африка через Гибралтарский пролив

31. Рабочая группа приняла к сведению доклад о проекте создания постоянно действующей связи Европа – Африка через Гибралтарский пролив, подготовленный к сессии ЭКОСОС 2013 года Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки (ЭКА). Кроме того, Рабочая группа при-

ветствовала весьма полезный вклад правительств Испании и Марокко, а также двух проектных фирм этих стран, которые руководили работой по изучению осуществимости проекта.

32. Кроме того, Рабочая группа отметила, что в одной из резолюций ЭКОСОС ЕЭК и ЭКА предлагается представить новый доклад на сессии ЭКОСОС в 2015 году, и поручила секретариату включить этот пункт в повестку дня своей двадцать восьмой сессии в 2015 году.

VIII. Изменение климата и транспорт (пункт 7 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2013/2 и публикация ЕЭК ООН

33. Рабочая группа напомнила, что на своей семьдесят третьей сессии (1–3 марта 2011 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) отметил итоги совместного рабочего совещания ЕЭК ООН – ЮНКТАД и решил учредить Группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним, а также принять ее круг ведения.

34. Предполагалось, что эта Группа экспертов завершит свою работу в 2013 году и представит полный отчет о достигнутых ею результатах. Этот отчет будет включать ориентированные на выработку политики рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе с акцентом на международные соединения. В нем также должна быть отражена оптимальная практика в контексте различных национальных стратегий повышения устойчивости транспортной сети к последствиям изменения климата.

35. После одобрения Исполкомом решения об учреждении Группы экспертов в мае 2011 года эта Группа провела в сентябре и ноябре 2011 года, в апреле, октябре и декабре 2012 года и в марте 2013 года совещания, на которых ее цели были сочтены выполненными. Группа привлекла к работе своих совещаний внимание 22 правительств, межправительственных и неправительственных организаций, например Европейской комиссии, Всемирной метеорологической организации, Евразийского экономического сообщества, Международного союза железных дорог, Международного союза автомобильного транспорта, Международной автодорожной федерации, и научных кругов.

36. Под председательством г-на Ежи Кленевски (Польша) и г-на Андре Лёкса (Франция), являвшегося заместителем председателя, эта Группа:

- a) разработала структуру окончательного доклада;
- b) разработала при содействии внешнего консультанта научный вопросник для сбора информации;
- c) собрала ответы на вопросник, поступившие из 28 стран, двух университетов, трех международных организаций, трех железнодорожных организаций и одной портовой организации, и проанализировала их с помощью внешнего консультанта;

d) подготовила при помощи внешнего консультанта окончательный проект доклада;

e) организовала проведение в Александруполисе (Греция, 25 и 26 июня 2012 года) международной конференции на тему: "Адаптация транспортных сетей к последствиям изменения климата", которая внесла большой вклад в работу Группы.

37. Секретариат представил проект полного отчета, отражающего основные итоги работы Группы.

38. Рабочая группа высоко оценила деятельность Группы. Рабочая группа сочла, что окончательный доклад Группы является всеобъемлющим и эффективным средством информирования правительств по вопросам адаптации к последствиям изменения климата, и предлагает набор передовых методов принятия адаптационных мер. Рабочая группа одобрила этот отчет с внесенными в него изменениями и поручила секретариату приступить к его окончательному опубликованию.

В. Смягчение последствий изменения климата: презентация инструмента ForFITS ЕЭК ООН

39. Рабочая группа заслушала информацию секретариата об изменениях, произошедших в 2012–2013 годах в рамках проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Цель этого проекта состоит в разработке и внедрении инструмента оценки и мониторинга выбросов двуокиси углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" транспортной политики, для содействия смягчению последствий изменения климата. Инструмент оценки, включая данный преобразователь политики, может проложить путь для будущих систем внутреннего транспорта, чем и обусловлено его название: ForFITS. Рабочая группа приняла к сведению следующие достижения в реализации этого проекта:

- организацию международного совещания экспертов для повышения осведомленности, предупреждения дублирования и сбора материалов для создания инструментария ForFITS;
- экспертное обсуждение;
- глобальную оценку статуса и доклад о положении дел;
- подготовку инструментария ForFITS.

40. Кроме того, Рабочая группа отметила, что следующие шаги будут включать реализацию конкретных экспериментальных проектов в двух странах в каждом из пяти регионов Организации Объединенных Наций, разработку интернет-руководства для пользователей, рабочие совещания по наращиванию потенциала и учебное мероприятие для представителей директивных органов и технических экспертов.

41. Рабочая группа высоко оценила работу секретариата и просила представить на следующей сессии информацию о любых изменениях.

С. Выбросы из дизельных двигателей

Документация: неофициальный документ № 5

42. Секретариат проинформировал Рабочую группу о неофициальном документе № 5 о выбросах из дизельных двигателей, подготовленном по инициативе Отдела окружающей среды ЕЭК ООН с учетом доклада Международного агентства по изучению рака (МАИР). В этом докладе был сделан вывод о том, что выбросы дизельных двигателей оказывают канцерогенное воздействие на человека.

43. Этот документ был подготовлен для изложения основной информации о некоторых из последних важных изменений в области трансграничного загрязнения воздуха; иллюстрации результатов последних исследований о вредных последствиях дизельных выхлопов для здоровья населения; а также информирования WP.5 о развитии технологии производства дизельных двигателей и их замене электрическими двигателями, которые сводят к минимуму или даже устраняют все вредные последствия для здоровья людей.

44. Рабочая группа высоко оценила работу секретариата и просила представить на следующей сессии информацию о любых изменениях в этой области.

IX. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 8 повестки дня)

А. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: городской транспорт и мобильность

Документация: публикация ЕЭК ООН

45. Секретариат проинформировал Рабочую группу о публикации ЕЭК ООН "Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: городской транспорт и мобильность", подготовленной секретариатом на основе материалов, представленных странами. Рабочая группа отметила, что ответы на вопросник передали 32 страны, и приняла к сведению следующую структуру публикации:

- а) Глава 1: Что такое устойчивое развитие городского транспорта и мобильности?
- б) Глава 2: Тенденции в области городского транспорта и мобильности в регионе ЕЭК.
- в) Глава 3: Столицы государств – членов ЕЭК ООН: направления деятельности в области городского транспорта и мобильности.
- г) Глава 4: Анализ показателей городского транспорта.
- е) Глава 5: Выводы и рекомендации.

46. Рабочая группа приняла к сведению и утвердила окончательный доклад, представленный секретариатом, а также высоко оценила проделанную работу. Рабочая группа поручила секретариату устранить оставшиеся несоответствия, доработать доклад и приступить к его опубликованию.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2013–2014 годах: финансирование транспортной инфраструктуры

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2013/3

47. Секретариат проинформировал Рабочую группу о теме публикации, касающейся тенденций и экономики транспорта в следующем году (ECE/TRANS/WP.5/2013/3): "Финансирование транспортной инфраструктуры".

48. Рабочая группа напомнила (ECE/TRANS/WP.5/50, пункты 30–32), что она одобрила предложение секретариата о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и намечающихся тенденций в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК, причем, по возможности, с конкретной темой. Рабочая группа также отметила, что до сих пор анализ финансирования транспортной инфраструктуры касался ЕАТС и проектов ТЕА и ТЕЖ и проводился посредством организации таких различных рабочих совещаний, как конференция по финансированию автомобильной и железнодорожной инфраструктуры (www.unecce.org/trans/events/2013/itc75_2013/road_rail_conference.html), состоявшаяся перед сессией КВТ, рабочее совещание по схемам ГЧП и финансированию железных дорог (www.unecce.org/trans/main/sc2/sc2_events/2012-11_ppp_railways_financing.html) и рабочее совещание, организованное в 2009 году в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ (www.unecce.org/trans/main/ter/workshop_2009.html).

49. Публикация "Тенденции и экономика транспорта 2014: финансирование транспортной инфраструктуры" будет содержать данные, анализ и сообщения о предварительных или окончательных технико-экономических обоснованиях по приоритетным инфраструктурным проектам, переданные правительствами стран – участниц ЕАТС, проектов ТЕА и ТЕЖ, а также государствами – членами ЕЭК ООН. В этой публикации, среди прочего, будут представлены:

- a) оптимальная практика или инновационные модели финансирования транспортной инфраструктуры;
- b) оптимальная практика среднесрочного и долгосрочного планирования таких проектов, управления ими и их осуществления;
- c) конкретный национальный опыт финансирования транспортной инфраструктуры, включая примеры конкретных исследований, проводившихся для целей таких проектов, типы финансирования и данные, переданные правительствами;
- d) инвестиционные портфели МФУ и других доноров в контексте инвестиций или кредитования в области транспортной инфраструктуры.

50. Рабочая группа приняла предложение секретариата по теме публикации на следующий год, касающейся тенденций и экономики транспорта. Рабочая группа поручила секретариату использовать данные, предоставленные странами в ходе рабочего совещания по финансированию транспортной инфраструктуры, и по возможности не рассылать вопросники по этой публикации. Рабочая группа поручила секретариату проинформировать Рабочую группу о полученных результатах на ее следующей сессии в 2014 году.

С. Транспортные тенденции и вызовы в одном из государств – членов ЕЭК ООН: Литва

Документация: неофициальный документ № 6

51. Заместитель министра транспорта и путей сообщения Литовской Республики г-н Владислав Кондратович проинформировал Рабочую группу о транспортных тенденциях и вызовах в Литве.

52. К числу наиболее важных элементов транспортных тенденций и вызовов в Литве относится следующее:

а) Каунасский аэропорт получил награду "Euro Annie" в категории "наиболее стремительно развивающийся европейский аэропорт" в 2010 году;

б) в октябре 2011 года международный аэропорт Вильнюса (Мав), по оценке Европейского отделения Международного совета аэропортов (АСИ Еуро), занял первое место среди 170 европейских аэропортов по показателям роста пассажирских тарифов;

с) в 2011 году Литва была награждена Европейским советом по транспортной безопасности как одно из ведущих государств – членов Европейского союза в области снижения уровня смертности на дорогах;

д) в 2011 году на конкурсе "Литовское изделие 2011 года" маневровочный локомотив ТЕМ ТМН компании "Lietuvos geležinkeliai" (АО "Литовские железные дороги") был признан лучшим изделием, экспортируемым в другие страны;

е) в 2004 и 2012 годах Клайпедский морской порт награждался литовской экспортной премией.

53. Долгосрочными приоритетами политики Литвы в области транспорта и коммуникаций являются:

а) развитие сети ТЕС-Т и ее соединений;

б) стимулирование мультимодальных и интермодальных перевозок, развитие инфраструктуры государственных логистических центров;

с) повышение эффективности потребления энергии в транспортном секторе, содействие устойчивой мобильности (в городах);

д) повышение безопасности дорожного движения;

е) внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и услуг.

54. Приоритеты Литвы как государства, выполняющего функции Председателя ЕС, в области транспорта сводятся к следующему:

а) после председательства в ЕС Ирландии Литва обеспечит преемственность деятельности с оказанием при этом поддержки в достижении основных целей четвертого пакета мер в области железнодорожного транспорта, направленных на повышение эффективности железнодорожного транспорта ЕС и роли ЕС на рынке пассажирских и грузовых перевозок. Литва в период своего председательства будет стремиться к выработке общего подхода относительно:

i) директивы Совета в области безопасности;

ii) обеспечения учета большого значения для граждан ЕС прав пассажиров на проезд на любом виде транспорта. Литва надеется, что пе-

решение законодательства ЕС, касающегося авиапассажиров, обеспечит более эффективную защиту прав авиапассажиров и повысит уровень правовой определенности для авиаперевозчиков. Литва в период своего председательства будет стремиться к выработке общего подхода в Совете;

iii) руководства для ТЕС-Т ФСЕ: достижение окончательной договоренности с Европейским парламентом по этим досье, с тем чтобы своевременно приступить к реализации проектов на транспорте, представляющих общий интерес, в соответствии с политикой развития трансъевропейской сети автомагистралей;

iv) чистых источников энергии для транспорта: эта инициатива позволит ускорить развитие в ЕС согласованной инфраструктуры для альтернативного топлива в качестве неперемного условия обеспечения более широкого спроса на альтернативные виды топлива и транспортные средства. Литва надеется выработать общий подход к проекту директивы до конца периода ее председательства в СТЭ в декабре 2013 года.

55. Рабочая группа поблагодарила заместителя министра Литовской Республики за его содержательный доклад и сделанные сообщения. Рабочая группа просила секретариат определить страну, которая будет готова представить на следующей сессии в 2014 году доклад о мерах, принятых ею в целях улучшения транспортных услуг в национальных сетях.

D. Транспортные тенденции и вызовы на автомобильном транспорте

Документация: неофициальный документ № 7

56. Представитель МСАТ г-н Енс Хюгель сделал сообщение по транспортным тенденциям и вызовам на автомобильном транспорте.

57. Рабочая группа отметила, что, согласно используемым в МСАТ показателям автомобильного транспорта (www.igu.org/en_services_indices_index), которые позволяют сравнивать рост ВВП, объемы грузовых автомобильных перевозок и численность парка новых зарегистрированных транспортных средств в 58 странах, между севером и югом Европы существует разрыв. На юге наблюдается резкий экономический спад. С другой стороны, страны Северной Европы сохраняют стабильные темпы роста с 2009 года. Если страны ЕС остаются на более низком по сравнению с докризисным периодом уровне, то страны БРИК¹ и ТРАСЕКА сохраняют темпы экономического роста на более высоком по сравнению с докризисным периодом уровне. Кроме того, в 2009 году объем продаж новых транспортных средств в ЕС резко сократился, и с тех пор реализация новых автомобилей сохраняется на низком уровне. МСАТ сообщил, что в ходе осуществления проекта НЕЛТИ были проверены 200 000 пунктов пересечения границ и получены следующие результаты:

- a) 57% времени перевозки приходится на пункты пересечения границ;
- b) 38% затрат на перевозку приходится на неофициальные сборы.

58. Рабочая группа выразила МСАТ признательность за представленные материалы по анализу последних тенденций и вызовов на автомобильном транспорте и предложила МСАТ передать обновленную информацию о соответст-

¹ Бразилия, Российская Федерация, Индия и Китай.

вующих изменениях на автомобильном транспорте на ее двадцать седьмой сессии в 2014 году.

Е. Транспортные тенденции и вызовы на железнодорожном транспорте

Документация: неофициальный документ № 8

59. Представитель МСЖД г-жа Снежана Маркович-Шене выступила с сообщением по транспортным тенденциям и вызовам на железнодорожном транспорте.

60. Рабочая группа отметила, что, согласно МСЖД, с 2010 года рост объема пассажирских перевозок замедляется, тогда как в секторе грузовых перевозок этот показатель растет. В Европе объем пассажирских перевозок остается ниже уровня 2008 года, однако в последние годы наблюдается его стабильный рост. Европейский сектор железнодорожных грузовых перевозок расширяет свою рыночную долю, но и здесь уровень 2008 года так и не был достигнут. Первое место занимает Российская Федерация, на долю которой приходится четверть мирового объема грузовых перевозок; в России этот показатель вырос на 5,7% в 2011 году и на 4,5% в 2012 году. Начиная с 2011 года Российская Федерация превышает уровни грузовых перевозок 2008 года.

61. Рабочая группа выразила признательность МСЖД и предложила МСЖД представить информацию о дальнейших изменениях в железнодорожном секторе на ее двадцать седьмой сессии в 2014 году.

Ф. Транспортные тенденции и вызовы на внутренних водных путях

62. Секретариат проинформировал Рабочую группу по этому вопросу.

63. В период с июня 2010 года по июнь 2012 года Европа вступила во вторую фазу экономического кризиса; в экономике стран ЕС в 2010 году наблюдалась стагнация на уровне 1,76% роста. В том же году экономический рост достиг пика в ряде стран ЕЭК, в частности в Турции (8,2%) и Беларуси (7,6%), но его темпы резко упали в Греции (-4,5%), Исландии (-3,5%) и Хорватии (-1,4%). В целом в 2010 году в мире был достигнут экономический рост, равный в среднем 4%, из которых 2,6% приходились на страны ЕЭК.

64. Транспорт в разбивке по транспортным маршрутам и регионам:

а) Рейн: результаты 2011 года превысили результаты 2010 года на 1%, причем 185,7 млн. т грузов было перевезено в рамках так называемых традиционных перевозок по Рейну (на участке между Базелем и немецкой/голландской границей). Наблюдаются различия в интенсивности движения на отдельных участках Рейна. На Верхнем Рейне было перевезено 27,8 млн. т, на Среднем Рейне – 73,8 млн. т и на Нижнем Рейне – 172,2 млн. тонн.

б) Дунай: объем грузоперевозок в 2010 году возрос на 5,2% по сравнению с 2009 годом и на 25% по сравнению с 2001 годом. Из общего объема грузов, перевезенных в 2010 году, на долю Румынии приходится 18 366 000 т, Сербии – 15 348 000 т, Австрии – 11 050 000 т и Словакии – 10 103 000 тонн. В 2010 году на Дунае крупнейшими портами с грузооборотом более 3 млн. т стали Измаил (6 780 000 т), Линц (5 202 000 т), Галац (4 677 000 т), Братислава

(3 968 000 т) и Смедерево (3 030 000 т). Грузооборот портов Рени, Русе, Панчево, Дунайварош, Будапешт, Вена и Регенсбург составляет по 1 млн. тонн.

с) Мозель: в общей сложности через шлюз в Кобленце в 2011 году прошло 7 513 единиц грузовых судов с грузом 12,6 млн. тонн. В 2010 году этот показатель составил 14,3 млн. тонн. На французском участке Мозеля в Апахе этот показатель снизился на 14%, приблизительно до 7,9 млн. тонн. На люксембургском шлюзе в Гревенмахере было зарегистрировано 8,2 млн. т, т.е. на 15% меньше, чем годом ранее.

65. Рабочая группа выразила секретариату признательность за сообщение, посвященное анализу последних тенденций и вызовов на автомобильном транспорте, и поручила секретариату представить обновленную информацию на ее двадцать седьмой сессии в 2014 году.

X. Транспорт и конкурентоспособность (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 9

66. Рабочая группа приняла к сведению отчет секретариата о проекте ЕЭК ООН "Вызовы, связанные с цепочкой поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта" (неофициальный документ № 9). Секретариат сообщил Рабочей группе, что методология для этого проекта готова и уточняется секретариатом на основе материалов, полученных от экспертов. Рабочая группа приветствовала решение Швеции стать пилотной страной для тестирования и дальнейшего улучшения этой методологии.

67. Рабочая группа напомнила о нынешнем мандате, относящемся лишь к различным видам внутреннего транспорта, выразила признательность за проделанную секретариатом работу и просила представить обновленную информацию на ее следующей сессии в 2014 году.

XI. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 10

68. Региональный советник Отдела транспорта проинформировал Рабочую группу о деятельности в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой.

69. Стратегически важными в текущий двухлетний период являются следующие четыре задачи:

- a) безопасность дорожного движения;
- b) устойчивое развитие транспорта;
- c) смягчение последствий изменения климата и адаптация к ним;
- d) интеллектуальные транспортные системы.

70. Одна из выполняемых в настоящее время крупнейших программ технической помощи связана с проектом ForFITS. Основная цель этой программы, которая должна быть завершена к концу 2013 года, заключается в активизации

международного сотрудничества и планировании разработки устойчивой транспортной политики.

71. Реализация глобального проекта СРООН, нацеленного на оказание содействия в транзите и пересечении границ при перевозке грузов путем обмена информацией между таможенными органами, началась медленными темпами² в 2012 году, причем он должен быть завершен к концу 2014 года. Этот проект нацелен на оказание дальнейшего содействия законной торговле и перевозкам по направлению в развивающиеся страны и страны с переходной экономикой, в частности страны, не имеющие выхода к морю, и из этих стран.

72. Техническая помощь также нацелена на инфраструктурные проекты ТЕА и ТЕЖ и деятельность ПРГ-ТПГ СПЕКА; все они образуют в той или иной степени постоянную область деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемую Отделом транспорта.

73. В рабочем совещании по статистике транспорта и Общему веб-вопроснику (Киев, 22 ноября 2012 года) приняли участие специалисты по статистике из Грузии, Казахстана, Республики Молдова, Таджикистана и Украины.

74. В целях проведения Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) была разработана подробная программа технической помощи ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения. Ее выполнение начнется после обеспечения финансирования.

75. Основная цель стратегии ЕЭК ООН в области интеллектуальных транспортных систем заключается в продвижении новых методов и стратегий, позволяющих ИТС повысить качество жизни и обеспечить устойчивую мобильность в трансграничном контексте. В целях содействия использованию ИТС были согласованы 20 направлений деятельности ЕЭК ООН, образующие дорожную карту ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам.

76. Рабочая группа высоко оценила деятельность регионального советника и поручила секретариату проинформировать ее о деятельности регионального советника на ее следующей сессии в 2014 году.

ХII. Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2013/4, ECE/TRANS/WP.5/2013/5

77. Секретариат проинформировал Рабочую группу о ее программе работы и двухгодичной оценке на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/WP.5/2013/4) и о программе работы на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/WP.5/2013/5). Рабочая группа утвердила предложенные секретариатом программу работы и двухгодичную оценку на 2014–2015 годы и программу работы на 2014–2018 годы.

² Также под руководством ЕЭК ООН.

XIII. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/236

78. Рабочая группа приняла к сведению решения семьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (26–28 февраля 2013 года), связанные с ее областями деятельности, и просила секретариат проинформировать ее о соответствующих решениях КВТ на двадцать седьмой сессии в 2014 году.

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

79. Рабочая группа была проинформирована Российской Федерацией о том, что заместитель Председателя Рабочей группы г-н Алексей Алексеев, являющийся начальником Отдела развития транспортных коридоров и логистики, больше не может быть заместителем Председателя Рабочей группы, так как его обязанности в Министерстве изменились. Российская Федерация предложила Рабочей группе заменить г-на Алексеева г-ном Андреем Тимошкиным, являющимся заместителем начальника Департамента программ развития Министерства транспорта Российской Федерации. Рабочая группа одобрила эту замену.

XV. Сроки проведения следующей сессии (пункт 14 повестки дня)

80. Двадцать седьмую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 16–18 сентября 2014 года.

XVI. Принятие решений (пункт 15 повестки дня)

81. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей двадцать шестой сессии и поручила секретариату и Председателю подготовить полный текст окончательного доклада для распространения среди членов Рабочей группы с целью получения от них замечаний по пунктам, не содержащимся в перечне основных решений.