



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

Двадцать девятая сессия
Женева, 5–7 сентября 2016 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	4
III. Рабочее совещание на тему: «Транспортные исследования и инновации» (пункт 2 повестки дня).....	7–11	4
IV. Рабочее совещание на тему: «Транспортная инфраструктура первостепенной важности и кибербезопасность» (пункт 3 повестки дня)	12–16	7
V. Связи между портами и внутренними районами (пункт 4 повестки дня)	17–20	8
VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня)	21–26	9
A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе формирования Трансьевропейской транспортной сети	21	9
B. Проекты Трансьевропейской автомагистрали и Трансьевропейской железнодорожной магистрали	22–26	9
VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня)	27–32	11
A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья	27–30	11

GE.16-20672 (R) 131216 141216



* 1 6 2 0 6 7 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



	V. Евро-средиземноморская транспортная сеть.....	31	11
	C. Доклад Союза для Средиземноморья.....	32	11
VIII.	Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня).....	33–39	12
	A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС).....	33–35	12
	B. Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии	36–38	12
	C. Другие евро-азиатские транспортные инициативы	39	13
IX.	Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня)	40–43	13
X.	Городская мобильность и общественный транспорт: общеевропейский генеральный план для велосипедного движения (пункт 9 повестки дня)	44–48	13
XI.	Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня)	49–55	15
	A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним	49–50	15
	B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITS ЕЭК ООН	51–53	15
	C. Выбросы дизельными двигателями	54–55	16
XII.	Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня)	56–70	16
	A. Тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах: достижение целей в области устойчивого развития на основе развития устойчивого транспорта	56–57	16
	B. Тенденции и экономика транспорта в 2014–2015 годах: финансирование транспортной инфраструктуры	58	16
	C. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт	59	16
	D. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе	60–63	17
	E. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе	64–66	17
	F. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей	67–68	18
	G. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН	69–70	18
XIII.	Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня).....	71–73	18
XIV.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы, а также стратегический документ КВТ и резолюция министров (пункт 13 повестки дня).....	74–76	19
XV.	Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2017 и 2018 годах (пункт 14 повестки дня)	77	19

XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)	78	20
XVII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)	79	20
XVIII.	Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня)	80	20

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою двадцать девятую сессию 5–7 сентября 2016 года. Совещание проходило под председательством г-жи Алевтины Кирилловой (Российская Федерация), которая заменила заместителя Председателя г-на Сергея Егоршева. В его работе приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Беларуси, Германии, Греции, Италии, Литвы, Польши, Российской Федерации, Румынии, Финляндии, Швейцарии и Швеции.
2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: Центральное управление проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) и Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭК).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД) и Региональный экологический центр для Центральной и Восточной Европы.
5. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих структур: Ассоциации Атлантического договора, ООО Асписек, «КМС Камерон Маккенна ЛЛП», Фракийского университета им. Демокрита, Института международных транспортных коммуникаций Московского государственного университета путей сообщения, Европейского института исследований в сфере услуг, Института универсальной метеорологии (УБИМЕТ), АО «Итальянские государственные железные дороги» – ассоциации КОЛПОФЕР, «Капш ТраффикКом АГ», АО «ПЛАСКЕ», консалтинговой компании «Руппрехт конзулт» – ООО «Исследования и прогнозирование», «Сименс АГ» (Германия) и инновационного центра интеллектуальной мобильности «Трэнспорт системз кэтепалт» (Соединенное Королевство).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/59, ECE/TRANS/WP.5/59/Corr.1

6. Рабочая группа утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/59 и Corr.1).

III. Рабочее совещание на тему: «Транспортные исследования и инновации» (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

7. Секретариат приветствовал участников этого рабочего совещания, подчеркнув важное значение научно-исследовательской деятельности для развития перевозок, и особенно для создания инновационного потенциала. Были представлены результаты реализации различных исследовательских проектов на транспорте, а также конечные продукты и механизмы, базирующиеся на этих исследовательских проектах. Были проиллюстрированы и обсуждены труд-

ности, связанные с увязкой результатов транспортных исследований с запросами рынков.

8. Участники:

а) приняли к сведению результаты реализации исследовательских проектов на транспорте, инноваций и технологических достижений в регионе ЕЭК:

- Беларуский научно-исследовательский институт транспорта «ТРАНСТЕХНИКА» представил модель повышения эффективности пассажирских перевозок;
- инновационный центр интеллектуальной мобильности «Транспорт системз кэтепалт» продемонстрировал используемые им способы создания условий, позволяющих обеспечивать мировое лидерство Соединенного Королевства в сфере транспортных инноваций;
- Греческий институт транспорта сосредоточил внимание на существующих вызовах, связанных с реализацией результатов транспортных исследований;
- в рамках системы электронной автомагистрали компании «Сименс» были представлены перевозки на электрифицированных транспортных средствах большой грузоподъемности и новые типы грузовиков, способных передвигаться с использованием электроэнергии;
- УБИМЕТ представил материалы с упором на анализ погодных условий и проиллюстрировал различные случаи использования высокоточных метеорологических данных;
- Региональный экологический центр представил методику быстрой оценки воздействия климата на транспортные коридоры, включая отрезок Мадрид–Лиссабон, а также инициативу устойчивого пригородного транспортного сообщения и механизм мониторинга перевозок;
- Университет Хельсинки представил проводящееся междисциплинарное исследование в контексте правовых положений об устойчивых перевозках и материально-технического обеспечения;
- Московский государственный университет путей сообщения проиллюстрировал новые подходы к организации доставки железнодорожных грузов в международном сообщении;
- Фракийский университет им. Демокрита представил материалы с упором на новую методику и механизм оценки воздействия транспорта на экономику;

б) согласились с тем, что для получения социальной пользы от имеющихся знаний следует обеспечить последовательность и непрерывность поддержки и стимулирования инноваций;

в) отметили, что если цель исследовательской деятельности состоит в получении знаний за счет денежных средств, то цель инноваций заключается в получении денежных средств за счет знаний;

г) согласились с необходимостью трансформирования результатов транспортных исследований в конкретные инновации:

- правительствам следует сформировать политическую волю и создать основу для транспортных исследований;

- промышленным кругам следует направить исследовательскую деятельность в русло тех сфер, которые способны удовлетворить запросы рынка;
- исследовательскому сообществу следует обеспечить знания, технологии и другие результаты исследовательской деятельности либо услуги, которые соответствуют общественным потребностям, в контексте согласования усилий и сотрудничества отраслевых бизнес-единиц и рынка;

е) отметили, что основными причинами неспособности трансформировать результаты исследований в инновации и рыночные продукты и услуги служат:

- недостаточное финансирование на цели исследований;
- отсутствие условий для реализации;
- отсутствие в целом апробированных и признанных управленческих структур для процесса реализации;
- отсутствие контроля и систематического сбора данных для анализа и оценки процесса реализации;

f) отметили, что для успешного трансформирования результатов исследований в конкретные инновации крайне необходимо существование такого связующего звена между рынком и исследовательской деятельностью, как инновационный центр интеллектуальной мобильности «Трэнспорт системз кэтепалт»;

g) отметили, что для консолидации имеющихся знаний, полученных результатов и проектных концепций необходимо создать транспортный научно-внедренческий центр, а также активизировать сотрудничество между транспортными научно-исследовательскими учреждениями и усилить эффект масштаба.

9. Рабочее совещание продемонстрировало сложность вопросов существа, связанных с разработкой транспортных научно-исследовательских проектов и увязкой результатов их реализации с потребностями рынка. Рабочая группа высоко оценила доклады, обстоятельно подготовленные выступавшими, сочла их информативными и весьма полезными.

10. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ на основе полученных от экспертов материалов и обсуждений, проводившихся в ходе рабочего совещания по транспортным исследованиям и инновациям, для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии. В него следует включить предложения относительно возможных будущих мер, которые Рабочей группе необходимо принять по данному вопросу.

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

IV. Рабочее совещание на тему: «Транспортная инфраструктура первостепенной важности и кибербезопасность» (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2

12. Это рабочее совещание было организовано на основе мандата Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), в соответствии с которым Отделу следует продолжать работу, нацеленную на укрепление безопасности на внутреннем транспорте, в частности путем организации мероприятий по обмену данными и информацией об оптимальной практике. Итоги этого рабочего совещания должны послужить вкладом в работу Форума по безопасности на внутреннем транспорте КВТ.

13. Киберпространство и его базовая инфраструктура уязвимы к широкому спектру рисков, обусловленных как физическими причинами, так и киберугрозами и опасностями. Обеспечить безопасность киберпространства особенно сложно в силу ряда факторов: способности злонамеренных субъектов осуществлять свою деятельность из любой точки мира, связей между киберпространством и физическими системами, а также трудностей снижения уязвимости комплексных компьютерных сетей и последствий для них. Растущую озабоченность вызывает киберугроза жизненно важной инфраструктуре, которая все чаще подвергается изощренным компьютерным атакам, создающим новые риски. Поскольку информационные технологии во все большей степени интегрируются с физической инфраструктурой, существует повышенный риск крупномасштабных инцидентов или событий с тяжелыми последствиями, способных причинить вред или нарушить работу служб, от которых зависят национальные экономики и повседневная жизнь миллионов людей. Представители правительств и международных организаций (программа рабочего совещания содержится в неофициальном документе № 2), специализирующиеся в вопросах кибербезопасности и потенциально опасной транспортной инфраструктуры, обменялись опытом и примерами оптимальной практики в том, что касается способов дальнейшего повышения безопасности потенциально опасной транспортной инфраструктуры.

14. В ходе этого рабочего совещания его участники:

a) приняли к сведению, что совершенно необходимо применять наиболее эффективные аппаратные средства, указав при этом, что оптимальные аппаратные средства должны использоваться вместе с оптимальными программами, позволяющими предотвратить любое нарушение защиты программно-аппаратных средств;

b) отметили и приняли к сведению, что подрядчики обычно поставляют программно-аппаратные средства (программы для камер), требующие поддержания в актуальном состоянии через специализированные веб-страницы, доступ к которым может получить каждый и на которых в программы могут быть внесены изменения, влияющие на эффективность программно-аппаратных средств;

c) приняли к сведению следующие рекомендации:

- безопасность программно-аппаратных средств относится к разряду критических проблем, между тем как многие эксперты по вопросам безопасности не осознают соответствующих рисков для безопасности;

- отмечается, что, хотя эксперты приобретают аппаратные средства для общественной инфраструктуры, они стремятся к экономии средств, сокращая объем долгосрочной технической помощи;
- d) приняли к сведению, что кибератаки могут быть более стремительными, чем контрмеры, и поэтому их потенциальные негативные последствия могут быть более серьезными, чем в случае традиционных действий;
- e) отметили, что к числу кибератак относятся:
 - киберпреступления, совершаемые с целью извлечения выгоды;
 - действия по достижению социально-политических целей;
 - промышленный шпионаж для извлечения преимуществ в конкурентной борьбе;
 - подрывная деятельность в контексте террористических акций;
 - кибервойна в контексте международной стратегии разрушения;
- f) согласились с тем, что эффективность защиты предприятий и национальная безопасность зависят от сохранности и стойкости информационных систем.

15. Рабочая группа приняла к сведению сообщения экспертов. Она поблагодарила экспертов за участие и просила секретариат позаботиться о том, чтобы итоговый документ этого рабочего совещания послужил вкладом в работу Форума по безопасности на внутреннем транспорте КВТ.

16. Отчет об этом рабочем совещании и все соответствующие материалы представлены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unece.org/trans/main/wp5/critical_transport_infrastructure_and_cyber_security.html.

V. Связи между портами и внутренними районами (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/3, неофициальный документ № 3

17. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлогодней сессии она приняла к сведению информацию о центре мониторинга связей между портами и внутренними районами, созданном в рамках программы Средиземноморской сети («МедНет»). Она отметила, что реализация «МедНет» завершится в мае 2015 года. Она также отметила, что секретариат уже 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 ООН. Центр мониторинга связей между портами и внутренними районами представляет собой передовую интернет-платформу для портовых служб и заинтересованных участников, которая обеспечивает распространение специальных знаний и передового опыта и облегчает обмен мнениями и информацией о мероприятиях и процедурах, связанных с функционированием портов.

18. Рабочая группа на своей прошлой сессии поручила секретариату – в ожидании официального ответа от представителей проекта Средиземноморской сети – провести анализ и проинформировать Рабочую группу о финансовых последствиях хостинга и технического обслуживания этой платформы для сек-

ретариата. Кроме того, Рабочая группа вновь указала на необходимость сотрудничества Рабочей группы с другими рабочими группами ЕЭК, имеющими отношение к ее деятельности, в частности с Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3).

19. Рабочая группа приняла к сведению переданную секретариатом информацию о финансовых последствиях функционирования такого центра мониторинга. Следует исключить вероятность любых дополнительных издержек и обеспечить его функционирование на основе принципа самокупаемости. Это означает, что правительственные эксперты будут отвечать за ввод и обновление любой информации, предоставляемой в рамках данной системы. Кроме того, секретариат сообщил, что пока от проекта Средиземноморской сети никакого официального ответа не поступило.

20. Рабочая группа решила отложить принятие решения по этому вопросу и поручила секретариату сообщить любую новую информацию на этот счет 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 № 4

21. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата и выразила признательность за краткую информацию о ходе реализации проекта Трансъевропейской транспортной сети. Рабочая группа просила ЕК и впредь информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, и представить обновленные данные на тридцатой сессии в 2017 году.

B. Проекты Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2016/1, ECE/TRANS/WP.5/2016/2

22. Рабочая группа выразила признательность за представленную управляющим проекта ТЕЖ обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕЖ в 2015–2016 годах, вновь заявила о поддержке проекта и просила управляющего представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕЖ на ее тридцатой сессии в 2017 году.

23. В ходе сороковой сессии Руководящего комитета ТЕЖ (Вена, 17 мая 2016 года) были обсуждены и согласованы следующие аспекты:

а) руководство сосредоточило свои усилия на дискуссии и переговорах с правительствами Азербайджана, Беларуси, Венгрии, Казахстана и Украины, с тем чтобы эти страны стали участницами проекта;

б) была начата работа по Генеральному плану для высокоскоростного железнодорожного пути, и консультант сообщил о первых результатах своего исследования на основе согласованной технологии;

с) были обсуждены вопросы о содержании брошюры ТЕЖ в рамках стимулирования реализации проекта, а также о технических требованиях и о выборе подрядчика, который завершит работу над этой брошюрой и выпустит ее, и были приняты соответствующие решения;

d) осуществляется пересмотр основной сети ТЕЖ, и консультант подготовил проекты карт, отражающих состояние сети в 2016 году;

e) завершена подготовка соглашения о принимающей стране между ТЕЖ и Правительством Сербии, и органы власти Сербии предоставили помещения для управления ТЕЖ в Белграде;

f) завершена подготовка контракта управляющего проектом ТЕЖ, а контракт заместителя управляющего находится на заключительном этапе разработки.

24. Рабочая группа с удовлетворением отметила сообщение ЦУП ТЕА о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕА в период 2015–2016 годов, вновь заявила о своей поддержке проекта и просила управляющего представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕА на ее тридцатой сессии в 2017 году.

25. В ходе шестьдесят четвертой сессии Руководящего комитета ТЕА (16 декабря 2015 года, Вена) управляющим проекта ТЕА на период 2016–2017 годов был переизбран заместитель Генерального директора Национального агентства по вопросам дорог (GDDKiA) Польши г-н Анджей Мациевски. Он предложил программу работы ТЕА на 2016 год, которая была принята Руководящим комитетом.

26. Управляющий проекта ТЕА представил новую стратегию проекта. В стратегическом плане проиллюстрированы основные принципы реализации проекта ТЕА на период с 2016 по 2020 годы. Проект ТЕА оказывает поддержку ЕЭК ООН и КВТ в достижении целей устойчивого развития по вопросам, связанным с управлением автодорожной инфраструктурой. Проектом ТЕА будут разъяснены цели устойчивого развития, которые затем будут трансформированы в стратегические инициативы, связанные с ключевыми аспектами управления автодорожной инфраструктурой. Определенные в стратегическом плане аспекты развития были классифицированы по следующим стратегическим областям:

- a) область А – окружающая среда и ее охрана;
- b) область В – система автодорог и автомагистралей: организация и финансирование;
- c) область С – управление сетью автодорог и автомагистралей;
- d) область D – информационные системы управления автодорожной инфраструктурой;
- e) область E – инновации;
- f) область F – безопасность на дорогах.

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

A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья

Документация: неофициальный документ № 5

27. Представитель СЕТМО передал на рассмотрение Рабочей группы доклад о недавней деятельности СЕТМО (неофициальный документ № 5).

28. С момента учреждения Группы министров транспорта Западного Средиземноморья (ГМТЗС) в 1995 году перед ней, помимо иных целей, стоят задачи стимулирования сотрудничества по транспортным вопросам в Западном Средиземноморье и участия в реализации программы Европейско-средиземноморского партнерства. Работа на этапе планирования ГМТЗС 5+5 дополнена разработкой и обновлением некоторых аналитических средств, а именно:

а) баз данных СЕТМО: речь идет о социально-экономических аспектах (СЕТМО–СЭА), инфраструктуре (СЕТМО–ИНФРА), проектах (СЕТМО–ПРОЕКТЫ) и потоках данных (СЕТМО–ПОТОКИ);

б) модели прогнозирования транспортных потоков: в настоящее время она находится на новом этапе разработки под руководством секретариата Союза для Средиземноморья (СДС) и благодаря МОВ, подписанному между СЕТМО и СДС, СЕТМО вносит вклад в реализацию этой модели;

в) веб-ГИС средства просмотра: речь идет о механизме, обеспечивающем просмотр и считку в онлайн-режиме части информации, хранящейся в базе данных СЕТМО–ИНФРА.

29. В ходе состоявшейся в Лиссабоне (октябрь 2014 года) конференции ГМТЗС 5+5 был принят план действий по реализации горизонтальных мер интеграции и координации управления трансмагрибской автомагистралью. Эти действия представлены в контексте следующих пяти направлений: упрощение процедур торговли, финансирование и ценообразование, мультимодальность, безопасность дорог и «сквозные действия».

30. Рабочая группа выразила признательность секретариату СЕТМО за его всеобъемлющий доклад и просила представить на ее следующей сессии в 2017 году обновленную информацию о деятельности СЕТМО.

B. Евро-средиземноморская транспортная сеть

31. Никаких сообщений по этому пункту сделано не было.

C. Доклад Союза для Средиземноморья

32. Никаких сообщений по этому пункту сделано не было.

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

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

Документация: неофициальный документ № 2 WP.5/GE.2 (2016 года)

33. Секретарь и делегат от Российской Федерации проинформировали Рабочую группу о ходе работы Группы экспертов по ЕАТС и о последних изменениях на этапе III проекта ЕАТС (неофициальный документ № 2 WP.5/GE.2 (2016 года)). Рабочая группа приняла к сведению это сообщение о ходе работы.

34. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлой сессии она удовлетворила просьбу Группы экспертов о продлении ее мандата еще на один год. Группа рассчитывает представить свой окончательный доклад на следующей сессии Рабочей группы в 2017 году. Следующее совещание Группы экспертов состоится в Ереване, Армения, 26 и 27 октября 2017 года. Это совещание будет организовано и проведено совместно с ОБСЕ. Подготовкой значительной части окончательного доклада Группы занимается Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ, Москва). Рабочая группа обратилась к заинтересованным государствам-членам с просьбой представить необходимую информацию к этому совещанию и продолжить активное участие в этой работе.

35. Рабочая группа поручила секретариату передать более подробную информацию по этому пункту на ее следующей сессии в 2017 году.

B. Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2016/3

36. Рабочая группа напомнила, что в ходе ее прошлой сессии было проведено рабочее совещание на тему: «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии». Рабочее совещание показало, насколько сложны вопросы существа, связанные с развитием транспортных коридоров в Европе и Азии, и что необходим дальнейший анализ. Рабочая группа поручила секретариату распространить официальный документ на основе полученных от экспертов материалов и обсуждений, проводившихся в ходе рабочего совещания, для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии. В него следует включить предложения относительно возможных будущих шагов, которые Рабочей группе необходимо предпринять по данному вопросу.

37. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом, и рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/2016/3. Она одобрила создание центра мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии, в рамках которого следует реализовать все существующие инициативы в области развития транспортной инфраструктуры на Европейском и Азиатском континентах. Рабочая группа поручила секретариату представить дополнительную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

38. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату изучить возможности организации на ее следующей сессии рабочего совещания для стимулирования взаимодействия между различными инициативами по развитию транспортных коридоров в Европе и Азии.

С. Другие евро-азиатские транспортные инициативы

39. Рабочая группа поручила секретариату направить Евразийской экономической комиссии приглашение принять участие в следующей сессии, с тем чтобы она охарактеризовала свои действия и усилия по формированию общей и единой транспортной системы в регионе.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2016/1

40. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлой сессии она одобрила предложение об учреждении Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры и ее круг ведения. КВТ на своей февральской сессии и Исполнительный комитет ЕЭК ООН на своей майской сессии утвердили круг ведения этой Группы.

41. Первое совещание этой Группы запланировано на 31 октября и 1 ноября 2016 года. В соответствии с кругом ведения предполагается, что Группа экспертов завершит свою работу в течение двух лет (2016–2018 годы) и представит полный отчет о своих достижениях.

42. Группа экспертов должна:

а) выявлять модели, методологии, инструменты и оптимальную практику для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;

б) выявлять и составлять списки терминов, используемых в регионе ЕЭК ООН в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта; по возможности создать глоссарий согласованных терминов и подготовить соответствующие пояснения;

в) собирать и анализировать данные для подготовки сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный), включая интермодальные терминалы, грузовые/логистические центры и порты; анализировать и характеризовать условия/параметры расчета этих затрат.

43. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную секретариатом. Она поручила секретариату представить более подробную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2016/4

44. На своей сорок пятой сессии (24–26 февраля 2015 года) КВТ решил, что WP.5 следует регулярно проводить обзор изменений в области городской мо-

бильности и транспорта и, в частности, взаимосвязей между городскими, региональными, национальными и международными транспортными сетями и услугами (ECE/TRANS/248, пункт 18).

45. Во исполнение мандата, предоставленного ей КВТ, Рабочая группа рассмотрела вопрос о сотрудничестве с Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в области разработки общеввропейского генерального плана для велосипедного движения.

46. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, апрель 2014 года) правительства приняли Парижскую декларацию, в которой содержится, в частности, четкий призыв к государствам-членам поощрять велосипедное движение и разработать общеввропейский генеральный план для велосипедного движения в рамках ОПТОСОЗ. Разработка общеввропейского генерального плана будет координироваться ведущими участниками Партнерства ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения: Федеральным министерством сельского и лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водного хозяйства Австрии и Министерством экологии, устойчивого развития и энергетики Франции в тесном сотрудничестве с Европейской федерацией велосипедистов и секретариатом ОПТОСОЗ. В ходе совещания руководителей группы Партнерства ОПТОСОЗ по велосипедному движению (Кельн, 2 июня 2016 года) был представлен опыт ЕЭК ООН по разработке таких генеральных планов, как ТЕА/ТЕЖ и ЕАТС. Руководители групп Партнерства решили, что Отделу устойчивого транспорта ЕЭК следует играть ведущую роль в деле разработки генерального плана для велосипедного движения. Такие внебюджетные ресурсы, необходимые для этого мероприятия, как затраты на услуги консультанта(ов), будут обеспечены через Целевой фонд ОПТОСОЗ.

47. С этой целью на основе опыта разработки аналогичных планов ЕЭК был подготовлен проект методологии, которая должна применяться для разработки этого генерального плана (ECE/TRANS/WP.5/2016/4). Этот проект методологии был обсужден и одобрен на совещании Бюро ОПТОСОЗ (Копенгаген, 6 и 7 июля 2016 года).

48. Рабочая группа отметила информацию, переданную секретариатом, и одобрила сотрудничество с ОПТОСОЗ. Рабочая группа приняла к сведению методологию разработки общеввропейского генерального плана для велосипедного движения в сотрудничестве с ОПТОСОЗ, которая охарактеризована в документе ECE/TRANS/WP.5/2016/4 и уже одобрена Бюро ОПТОСОЗ. Рабочая группа поручила секретариату представить более подробную информацию по этому вопросу на ее следующей сессии, продолжив, однако, дискуссию по вопросу о городской мобильности и общественном транспорте.

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.3/20

49. После того как КВТ и Исполком утвердили круг ведения Группы экспертов, она провела свою восьмую сессию 14 и 15 января, свою девятую сессию 11 и 12 апреля и свою десятую сессию 7 и 8 июля 2016 года. В ходе этих сессий Группа рассмотрела результаты первого этапа работы, а также основные трудности и соображения, связанные с последствиями изменения климата для транспортных сетей, подготовила и рассмотрела первую главу своего окончательного доклада и обсудила вопросник, разосланный правительствам. Эксперты решили, что поставленные перед Группой цели – при условии их достижения – будут соответствовать потребностям правительств. Вместе с тем на настоящий момент существуют такие многочисленные технические трудности, которые ставят под сомнение результаты деятельности Группы, как сбор данных об инфраструктуре первостепенной важности либо о проектах определения климатических факторов в формате ГИС.

50. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную секретариатом, и поручила секретариату представить на ее следующей сессии дополнительные данные о ходе работы Группы экспертов.

B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITS ЕЭК ООН

51. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в период 2015–2016 годов в рамках проекта «В интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)», финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций.

52. Было подготовлено региональное исследование по проекту (док. КВТ ECE/TRANS/2016/7 и неофициальный документ № 13). Кроме того, на прошлой сессии КВТ (ECE/TRANS/254, пункт 31) Комитет считал важным широко внедрять инструмент ForFITS. С этой целью Комитет определил следующие направления деятельности: i) регулярное обновление регионального обзора ЕЭК ООН, касающегося выбросов CO₂ на внутреннем транспорте, а также страновых обзоров по запросу; ii) методологическая деятельность и деятельность по наращиванию потенциала с целью улучшения доступности и качества данных; iii) улучшение пользовательского веб-интерфейса; iv) разработка соответствующего модуля местных выбросов; v) обучение использованию инструмента.

53. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию и вновь заявила о своей поддержке деятельности по дальнейшему развитию этого инструмента. Рабочая группа поручила секретариату проинформировать ее на следующей сессии о любых изменениях в этой области.

С. Выбросы дизельными двигателями

Документация: дискуссионный документ ЕЭК ООН

54. Секретариат представил Рабочей группе новую информацию в связи с дискуссионным документом «Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реалии», который был подготовлен секретариатом.

55. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата и поручила ему проинформировать ее на следующей сессии о любых изменениях в этой области.

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

А. Тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах: достижение целей в области устойчивого развития на основе развития устойчивого транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2016/5, ECE/TRANS/WP.5/2016/6

56. Секретариат представил Рабочей группе новую информацию в связи с дискуссионным документом «Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реалии», который был подготовлен секретариатом.

57. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о тенденциях и экономике транспорта в 2016–2017 годах и решила отложить принятие решения по этой теме в ожидании решения Исполкома о том, каким образом ЕЭК ООН следует содействовать реализации Целей в области устойчивого развития.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2014–2015 годах: финансирование транспортной инфраструктуры

Документация: неофициальный документ № 6

58. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2014–2015 годах: финансирование транспортной инфраструктуры» и поручила секретариату как можно скорее завершить работу над этой публикацией.

С. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт

59. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт».

D. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе

Документация: неофициальный документ № 7

60. Представитель МСАТ г-н Енс Хюгель сделал сообщение по транспортным тенденциям и вызовам в автомобильном секторе.

61. В своем выступлении он сосредоточил внимание на феномене «Убер» как новой тенденции, которая вскоре распространится на все виды перевозок. Он также отметил такие в равной степени важные вызовы в автомобильном секторе, как нехватка водителей и охрана окружающей среды. В регионе ОЭСР наблюдается незначительный рост ВВП, объема грузовых автомобильных перевозок, а также числа регистрируемых грузовых транспортных средств. С другой стороны, в странах БРИК¹ ситуация в плане регистрации грузовых транспортных средств и объема грузовых автомобильных перевозок является довольно стабильной. Вместе с тем там также наблюдается незначительный рост ВВП. Он указал, что МСАТ содействует проведению исследования МТФ по вопросу об автоматических грузовых автомобильных перевозках. Основной упор в этом исследовании делается на коммерческие перевозки на большие расстояния, и оно касается Европы, Северной Америки и Японии.

62. С учетом дискуссии, последовавшей за выступлением представителя МСАТ, Рабочая группа поручила секретариату организовать на ее следующей сессии рабочее совещание на тему: «Мобильность как услуга».

63. Рабочая группа выразила МСАТ признательность за переданные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе автомобильного транспорта и просила МСАТ представить на ее тридцатой сессии в 2017 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

E. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе

Документация: неофициальный документ № 8

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

65. Она проинформировала 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. Она отметила, что на мировом уровне в период 2007–2015 годов пассажирооборот возрос на 4%. Кроме того, в указанный период было зарегистрировано сокращение грузооборота и протяженности линий на 13% и 14,7% соответственно.

66. Рабочая группа выразила МСЖД признательность за переданные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе железнодорожного транспорта и просила МСЖД представить на ее тридцатой сессии в 2017 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

¹ Бразилия, Индия, Китай и Российская Федерация.

Ф. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей

67. Секретарь Рабочей группы по внутреннему водному транспорту г-жа Виктория Иванова выступила с сообщением о тенденциях и вызовах в секторе внутренних водных путей.

68. Рабочая группа выразила секретариату признательность за переданные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе внутреннего водного транспорта и поручила секретариату представить на ее тридцатой сессии в 2017 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

Г. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН

69. Сотрудник секретариата г-н Жан-Марк Киллоло представил анализ статистики транспорта, проведенный в Рабочей группе по статистике транспорта ЕЭК ООН.

70. Рабочая группа с признательностью выслушала информацию секретариата. Она поручила секретариату представить на ее следующей сессии более полную информацию о статистике транспорта в регионе ЕЭК.

ХIII. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 9

71. 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, передачу знаний и опыта и обмен информацией о передовой практике в секторе транспорта.

72. Рабочая группа отметила следующую деятельность:

а) реализацию текущего глобального проекта, финансируемого в рамках восьмого транша СРООН, под названием «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции», которая позволит расширить возможности стран в плане использования международных стандартных электронных сообщений в сфере транзитных процедур – в частности электронного обмена информацией между предприятиями и таможенными органами – и безопасного электронного обмена информацией, касающейся транзита, между таможенными службами различных стран;

б) реализацию проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», финансируемого в рамках девятого

транша СРООН, которая началась в августе 2015 года; цель этого проекта состоит в оказании четырем странам с низким или средним уровнями дохода (Албании, Грузии, Доминиканской Республике и Лаосской Народно-Демократической Республике) помощи в удовлетворении их приоритетных потребностей в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством проведения обзоров положения дел в данной сфере.

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

XIV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы, а также стратегический документ КВТ и резолюция министров (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/254

74. Секретариат сообщил Рабочей группе, что Бюро КВТ на его прошлой сессии, состоявшейся в июне 2016 года, отметило важное значение своевременной подготовки и распространения стратегического документа КВТ для проведения переговоров и консультаций с правительствами в ходе подготовки семьдесят девятой годовой сессии Комитета (февраль 2017 года). В этой связи Бюро поручило секретариату организовать во второй половине сентября 2016 года внеочередное совещание Бюро, на котором будут обсуждены проекты стратегии и резолюции. Далее оно поручило секретариату обсудить достигнутый прогресс в контексте сбора соответствующих материалов и при наличии этих материалов распространить их на осенней сессии (Женева, 5–7 сентября 2016 года), а также на сессиях других рабочих групп в процессе подготовки юбилейной сессии КВТ.

75. Секретариат представил информацию о подготовке стратегического документа КВТ, а также о резолюции министров, которая должна быть принята на совещании министров в ходе годовой сессии.

76. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о стратегическом документе КВТ и о резолюции министров и поручила ему немедленно завершить работу над обоими документами и передать их на рассмотрение Бюро и государств-членов.

XV. Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2017 и 2018 годах (пункт 14 повестки дня)

77. Рабочая группа избрала г-жу Ингеборгу Деттбарн (Германия) Председателем и г-жу Алевтину Кириллову (Российская Федерация) заместителем Председателя своих сессий в 2017 и 2018 годах. Кроме того, она выразила благодарность Председателю г-ну Кристофу Шоккэрту (Бельгия) и заместителю Председателя г-ну Сергею Егоршеву (Российская Федерация), выполнявшим эти функции в период 2015–2016 годов, за их усилия и ценный вклад в работу.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

78. Никаких других сообщений сделано не было.

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

79. Тридцатую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 4–6 сентября 2017 года.

XVIII. Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня)

80. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей двадцать девятой 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.
