


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

Двадцать пятая сессия
Женева, 3–5 сентября 2012 года

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

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|--|---------------|-------------|
| I. Участники..... | 1–4 | 3 |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 5 | 3 |
| III. Рабочее совещание Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций на тему "Городской транспорт и мобильность" (пункт 2 повестки дня)..... | 6–10 | 3 |
| IV. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 3 повестки дня) | 11–13 | 5 |
| A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе создания трансевропейской транспортной сети..... | 11 | 5 |
| B. Проекты Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)..... | 12–13 | 6 |
| V. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним (пункт 4 повестки дня)..... | 14–16 | 6 |
| VI. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 5 повестки дня)..... | 17–24 | 7 |
| A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)..... | 17–19 | 7 |
| B. Изменения на этапе III проекта ЕАТС | 20–21 | 8 |
| C. Другие евро-азиатские транспортные инициативы..... | 22–24 | 9 |

| | | | |
|-------|---|-------|----|
| VII. | Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня) | 25–29 | 9 |
| A. | Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья | 25–28 | 9 |
| B. | Евро-Средиземноморская транспортная сеть | 29 | 10 |
| VIII. | Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК (пункт 7 повестки дня) | 30–43 | 10 |
| A. | Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК | 30 | 10 |
| B. | Тенденции и экономика транспорта в 2012 году: городской транспорт и мобильность | 31–34 | 11 |
| C. | Транспортные тенденции и вызовы в одном из государств – членов ЕЭК ООН | 35–37 | 13 |
| D. | Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе | 38–40 | 13 |
| E. | Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе | 41–43 | 13 |
| IX. | Транспорт и конкурентоспособность (пункт 8 повестки дня) | 44–45 | 14 |
| X. | Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 9 повестки дня) | 46 | 14 |
| XI. | Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 10 повестки дня) | 47 | 14 |
| XII. | Выборы должностных лиц сессии Рабочей группы, которые состоятся в 2013 и 2014 годах (пункт 11 повестки дня) | 48 | 15 |
| XIII. | Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) | 49 | 15 |
| XIV. | Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня) | 50 | 15 |
| XV. | Утверждение решений (пункт 14 повестки дня) | 51 | 15 |

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою двадцать пятую сессию 3–5 сентября 2012 года. Сессия проходила под председательством г-на Серефа Табака (Турция). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Италии, Кипра, Латвии, Литвы, Норвегии, Российской Федерации, Сербии, Турции, Украины, Швейцарии и Швеции.
2. Были также представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).
3. Были представлены следующие неправительственные организации: Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
4. По приглашению секретариата на совещании присутствовал представитель "Полис нетуорк".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/51/Rev.1

5. Рабочая группа утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/51/Rev.1).

III. Рабочее совещание Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций на тему "Городской транспорт и мобильность" (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2012/1, неофициальный документ № 1

6. Рабочее совещание продемонстрировало сложность основных вопросов, связанных с городским транспортом и мобильностью, и необходимость дальнейшего анализа этой проблемы в регионе ЕЭК ООН. Рабочая группа высоко оценила презентации, качественно проведенные выступавшими, сочла их чрезвычайно информативными и полезными и просила секретариат учесть итоги обсуждений, состоявшихся в ходе рабочего совещания, при подготовке вопроса для следующей публикации по тенденциям и экономике транспорта, а также включить эти презентации в качестве тематических исследований в вышеупомянутую публикацию.
7. Видные ораторы и участники рабочего совещания обсудили вопросы, связанные с реструктуризацией системы общественного транспорта; экономическими возможностями создания администрации общественного транспорта; правовой основой для городской мобильности и управления городским движением; интеллектуальными системами городской мобильности с использованием телематики. Все они согласились с тем, что с учетом масштабов проблемы крайне необходимо отнести городской транспорт и мобильность к числу прио-

ритетных вопросов наряду с другими инициативами в области транспорта, направленными на смягчение последствий глобального потепления, повышение безопасности дорожного движения и качества жизни в городах. Несколько экспертов из разных стран – Греции, Италии, Норвегии и Швейцарии – поделились своим опытом в деле управления и функционирования администрации общественного транспорта. Участники придерживались того мнения, что подобные примеры эффективного управления и функционирования администрации общественного транспорта могут содействовать разработке руководящих положений и/или передовой практики для этого сектора.

8. Участники:

a) согласились с необходимостью получения обновленной информации о статистике городского транспорта и мобильности от широкого круга стран, например стран ЕЭК;

b) согласились с необходимостью гармонизации данных в области городского транспорта и мобильности;

c) согласились с необходимостью сбора и распространения данных о надлежащих мерах в области политики, а также обмена информацией о передовой практике в области городского транспорта и мобильности;

d) констатировали, что практика использования общественного транспорта в разных культурах различается, и рекомендовали активно рекламировать общественный транспорт в позитивном свете для устранения любой негативной коннотации, которая может быть с ним связана;

e) отметили, что в комплексном законодательстве в области городского транспорта следует объединить принципы устойчивого землепользования, эффективного управления городским движением, неограниченного доступа к инструментам управления спросом на муниципальном уровне и совершенствования систем городского общественного транспорта;

f) отметили, что важнейшими факторами для пользователя являются надежность и доверие к оказываемым услугам, графики движения и удобство сообщения;

g) констатировали, что в монополистических условиях крайне важным для обеспечения более конкурентных услуг является наличие регулятора;

h) согласились с тем, что пользователи заинтересованы в услугах. Всем видам общественного транспорта следует предоставлять своим пользователям следующие услуги: кондиционирование воздуха, чистота, билетные автоматы, станции, обеспечивающие защиту и предоставляющие путевую информацию в электронном виде;

i) констатировали, что многие системы общественного транспорта или их части либо перегружены, либо недогружены. В часы пик теснота создает дискомфорт для пользователей, пока система сама пытается справиться с временным повышением спроса на перевозки. Недостаточное число пассажиров обуславливает финансовую неустойчивость многих транспортных услуг, в частности в пригородах;

j) признали наличие трудностей с парковкой. Поскольку транспортные средства большую часть времени находятся на стоянке, автомобилизация привела к увеличению спроса на парковочные места, в результате чего возникают проблемы с использованием имеющихся пространств, особенно в центральных районах; на припаркованные автомобили приходится весьма значи-

тельная доля этих пространств. Существует также связь между перегруженностью и парковкой, так как поиск места для стоянки создает дополнительные задержки и негативно отражается на местном дорожном движении;

к) согласились с тем, что информационные технологии и интеллектуальные транспортные системы улучшают общественный транспорт, так как операторы могут повысить качество предоставляемых ими услуг благодаря наличию точной информации о местонахождении и движении транспортных средств. Кроме того, пассажиры могут получать обновляющуюся информацию на соответствующих вебсайтах, станциях и в других информационных пунктах.

9. Считая городской транспорт и мобильность приоритетом, который может быть реализован только путем коллективных усилий и сотрудничества на всех уровнях, участники высказали следующие рекомендации:

а) Отделу транспорта ЕЭК ООН и, в частности, Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) следует продолжить изучение этой темы и посвятить свою следующую публикацию анализу городского транспорта и мобильности в регионе ЕЭК;

б) следует предусмотреть возможности для сбора статистики и гармонизации данных в области городского транспорта и мобильности;

в) выводы, сделанные в ходе этого рабочего совещания, следует распространить среди всех государств – членов ЕЭК ООН через посредство публикации WP.5 в следующем году;

г) выработка политики должна быть научно обоснованной и учитывать специфические особенности каждого региона.

10. Отчет об этом рабочем совещании, включая окончательные выводы и рекомендации, презентации и все материалы рабочего совещания, имеются на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop5.html.

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

A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе создания трансъвропейской транспортной сети

Документация: неофициальный документ № 2

11. Рабочая группа выразила секретариату свою признательность за подготовку, в сотрудничестве с Европейской комиссией, неофициального документа № 2 и кратко проинформировала о ходе создания трансъвропейской транспортной сети. Рабочая группа предложила Европейской комиссии продолжать информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, и представить обновленные данные на двадцать шестой сессии в 2013 году.

В. Проекты Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2012/2

12. Рабочая группа высоко оценила представленную секретариатом обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проектов Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) в отчетный период (2011–2012 годы), включая пересмотр Генерального плана, и предложила управляющему проектами сообщить новые данные о соответствующих изменениях в проектах ТЕА и ТЕЖ на ее двадцать шестой сессии в 2013 году.

13. Рабочая группа отметила следующие мероприятия, проведенные в период 2011–2012 годов:

- пересмотр Генерального плана ТЕА и ТЕЖ и последующая деятельность: получение новых данных; предложения по новым приоритетам; рост интереса к интермодальным перевозкам, интеллектуальным транспортным системам и к вопросам надежности и безопасности;
- проведение рабочего совещания, посвященного вопросам исследований и разработок, интеллектуальных транспортных систем, инноваций в области автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок и безопасности дорожного движения (Анкара, 27–31 марта 2012 года);
- 17 и 18 апреля 2012 года в Варшаве состоялось совещание по системе сбора и отображения данных ТЕАСТАТ;
- 4 и 5 июня 2012 года в Опатии, Хорватия, состоялось ежегодное совещание по зоне V ТЕА/ПООДС.

V. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/6

14. Рабочая группа высоко оценила работу, проделанную Группой экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним, и приняла к сведению сообщения о последних мероприятиях, проведенных этой группой, включая организацию международной конференции по адаптации к изменению климата для международных транспортных сетей, которая состоялась в Александруполисе, Греция.

15. Рабочая группа приняла к сведению следующие выводы и рекомендации, согласованные в ходе международной конференции по адаптации к изменению климата для международных транспортных сетей:

- a) опыт, накопленный в ходе конференции, следует распространить среди правительств участвовавших в ней стран;
- b) следует также распространить адаптационную практику в транспортном секторе через посредство Найробийской программы работы (НПР) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) путем принятия обязательства в отношении соответствующих мер.

НПР служит платформой для обмена знаниями и объединения усилий различных организаций;

с) правительствам следует отдавать себе отчет в том, что существует проблема изменения климата и его последствий для транспортных сетей; следует повышать информированность по вопросам адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и предпринимать больше усилий в этом направлении;

d) следует проводить совместные научные исследования и принимать меры в области политики для разработки эффективных стратегий адаптации к последствиям изменения климата для международных перевозок. Первым шагом в деле восполнения нынешних пробелов в знаниях и определения приоритетных областей должно стать проведение целенаправленных исследований проблемы уязвимости, эмпирических исследований и оценки потенциальных рисков и соответствующих издержек;

e) выработка политики должна быть научно обоснованной и учитывать специфические особенности каждого региона;

f) следует найти инвестиции, непосредственно предназначенные для адаптации транспортных сетей к изменению климата, поскольку адаптация инфраструктуры связана с более высокими по сравнению с обычным строительством расходами и, кроме того, некоторые государства не в состоянии финансово реализовать такие планы;

g) с учетом вышеизложенного следует провести дополнительные исследования и содействовать принятию конкретных мер для обеспечения доступной по средствам адаптации транспортной инфраструктуры и мобильности к изменению климата;

h) следует обеспечить широкое распространение результатов этой конференции, с тем чтобы оказать содействие в разработке руководящих положений для стран, расположенных в географических зонах региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

16. Секретариат проинформировал Рабочую группу о подготовке вопросника, который был распространен среди всех стран – членов ЕЭК ООН и государств, не входящих в ее состав, и просил страны, которые еще не ответили на вопросник, сделать это.

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2012/3

17. Рабочая группа высоко оценила проделанную секретариатом работу и приняла к сведению итоги деятельности группы экспертов по ЕАТС, а также последние изменения, произошедшие на этапе II ЕАТС (ECE/TRANS/WP.5/2012/3). Рабочая группа отметила, что исследование по этапу II ЕАТС с окончательными выводами будет опубликовано в начале следующего года.

18. Рабочая группа отметила и приняла основные выводы исследования по этапу II, а именно:

а) Межстрановое сотрудничество по проекту ЕАТС, развиваемое ЕЭК ООН, способствует расширению взаимодействия между 27 странами, по территории которых проходит евро-азиатский сухопутный коридор, в целях согласованного развития евро-азиатских наземных транспортных связей.

б) На данный момент этот проект позволил добиться ощутимых результатов в соответствующих странах и сформулировать предложения по развитию и применению надежных, безопасных и эффективных евро-азиатских транспортных решений по устранению физических и нефизических препятствий для перевозок.

в) Речь идет об инвестиционной стратегии для реализации 311 выбранных приоритетных проектов транспортной инфраструктуры на основных евро-азиатских маршрутах общей стоимостью 215 млрд. долл. США, анализе нефизических препятствий для перевозок, подготовке специализированных исследований, разработке базы данных ГИС и соответствующих прикладных программ, а также о рекомендациях в сфере политики.

г) Группа занимается реализацией целенаправленного плана работы, включая подготовку исследований и проведение анализов, содействует осуществлению инициатив и принятию мер в области транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, организует совещания и мероприятия по наращиванию потенциала.

19. Несмотря на ценность полученных результатов, предстоит решить еще множество задач. Итоги уже проделанной работы свидетельствуют о том, что реальный потенциал развития внутренних транспортных соединений ЕАТС зависит от следующих факторов:

а) возможности их интеграции в основные цепочки поставок, включая комбинирование различных дополняющих друг друга видов транспорта;

б) уделения особого внимания вопросам упрощения процедур, эффективности, надежности и мерам по снижению транспортных издержек/продолжительности перевозок;

в) содействия реформам, которые необходимо провести в странах ЕАТС с переходной экономикой;

г) оказания помощи развивающимся странам ЕАТС, не имеющим выхода к морю, в целях активного использования ими маршрутов ЕАТС, поскольку ненадлежащее состояние какого-либо участка или наличие недостающего звена в одной стране может сделать весь маршрут ЕАТС экономически невыгодным для международных перевозок.

В. Изменения на этапе III проекта ЕАТС

20. Рабочая группа рассмотрела также и одобрила рекомендации, содержащиеся в подготовленном секретариатом докладе о ходе работы по возможному этапу III. Эти рекомендации, в частности, включают:

а) обновление и/или дополнение данных, касающихся предлагаемых проектов для этапа II ЕАТС;

- b) обновление данных, касающихся обеспечения финансирования для проектов ЕАТС;
- c) привлечение к участию в исследовании новых стран;
- d) выявление новых возможностей для продления предлагаемых маршрутов ЕАТС и определение новых инфраструктурных проектов;
- e) выявление возможностей для предоставления услуг на предлагаемых маршрутах ЕАТС и интермодальных транзитных узлах;
- f) создание наблюдательного пункта ЕАТС;
- g) развитие синергизма с соответствующими программами и интеграция их результатов;
- h) обзор проблем и препятствий, связанных с пересечением границ, а также вопросов, касающихся облегчения перевозок, и соответствующих технических и институциональных мер.

21. Рабочая группа предложила, что на следующих стадиях проекта – возможном этапе III – основное внимание следует уделить более ориентированным на рынок анализу и результатам, что способствовало бы дальнейшему облегчению перевозок по евро-азиатским коридорам.

С. Другие евро-азиатские транспортные инициативы

22. Секретариат проинформировал Рабочую группу о Конференции на уровне министров по проекту евро-азиатских транспортных связей и единому железнодорожному праву, которая состоится 26 февраля 2013 года в ходе следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту.

23. Рабочая группа приняла к сведению подготовленную секретариатом декларацию, которая была рекомендована для подписания в качестве декларации на совещании министров. Рабочая группа поручила секретариату как можно скорее распространить эту декларацию по официальным каналам, с тем чтобы у правительств было время для ее изучения и представления замечаний и поправок в секретариат.

24. Рабочая группа была также проинформирована секретариатом о возможности организации конкурсов и выставки фотографий из стран, участвующих в проекте ЕАТС, в ходе совещания министров. Рабочая группа приветствовала эту инициативу и поручила секретариату предоставить более подробные сведения и информацию для организации такой выставки.

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

A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья

Документация: неофициальный документ № 3

25. Представитель СЕТМО внес на рассмотрение Рабочей группы доклад о деятельности СЕТМО за последнее время (неофициальный документ № 3).

26. Представитель СЕТМО отметил, что следует содействовать развитию тесного сотрудничества между трансъевропейской транспортной сетью, проектом ЕАТС и транссредиземноморской транспортной сетью 5+5 в рамках инициатив и деятельности, связанной с ГИС. Такое сотрудничество может создать экономию масштаба и укрепить работу по проекту.

27. Рабочая группа приветствовала предложение представителя СЕТМО и просила представителей трех проектов по возможности конкретно проинформировать Рабочую группу на следующей сессии о внедрении систем ГИС.

28. Рабочая группа выразила секретариату СЕТМО свою признательность за его всеобъемлющий доклад и просила представить обновленную информацию о деятельности СЕТМО на следующей сессии в 2013 году.

В. Евро-Средиземноморская транспортная сеть

29. Не было представлено никакой информации.

VIII. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК (пункт 7 повестки дня)

А. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2012/4 и публикация ЕЭК ООН

30. Рабочая группа приняла к сведению обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций развития (ECE/TRANS/WP.5/2012/4 и публикация ЕЭК ООН), который был представлен секретариатом. Рабочая группа отметила, что этот доклад был подготовлен секретариатом на основе материалов, полученных от 37 стран-членов, ответивших на разосланный секретариатом вопросник. Рабочая группа рассмотрела следующие наиболее важные тенденции в области внутреннего транспорта.

а) В своих ответах на вопросник правительства государств – членов ЕЭК ООН сосредоточили внимание на национальной транспортной политике по 14 различным тематическим направлениям, которые в их странах предполагают необходимость принятия конкретных действий. В большинстве случаев были включены следующие четыре темы:

- i) реформы и модернизация железнодорожного транспорта (эффективность, инфраструктура и конкурентоспособность);
- ii) развитие транспортной инфраструктуры;
- iii) повышение безопасности дорожного движения;
- iv) внедрение интеллектуальных транспортных систем.

б) Из ответов стран следует, что на пути развития внутреннего транспорта в 2011 году стояли следующие препятствия:

- i) транспортная инфраструктура: длительные бюрократические административные процедуры проведения открытых тендеров, финансовые проблемы или финансовые альтернативы и т.п.;

- ii) эффективность железнодорожного транспорта: реформа железнодорожных компаний и отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности, рентабельность железных дорог и инвестиции в инфраструктуру, техническое обслуживание существующих объектов инфраструктуры.
- с) Показатели работы автомобильного транспорта выросли как с точки зрения находящихся в эксплуатации автомобилей, так и коммерческих операций. Практически во всех странах-респондентах после снижения в 2009 году объем автомобильных перевозок в 2010 году вырос, причем в некоторых случаях более чем на 5%. В целом прогнозы на 2011 год свидетельствуют о некотором росте, однако более медленном, чем в 2010 году. Надежным показателем работы автомобильного транспорта в грузовом сообщении является выдача книжек МДП: в 2011 году было выдано более 3 млн. книжек МДП, что на 38% больше по сравнению с 2009 годом и на 9% – по сравнению с 2010 годом.
- d) В 20% стран региона ЕЭК (11 стран) более 80% грузов перевозится по железной дороге. Из общего грузооборота, составляющего 5 187 495 млн. т-км, на эти 11 стран приходится более 4 968 739 млн. т-км.
- e) Страны сообщили, что уровень использования внутреннего водного транспорта низок и продолжает снижаться. Еще одним важным фактором в этой области является проблема недостающих звеньев в сети внутреннего водного транспорта. Указывается, что основными препятствиями, сдерживающими модернизацию инфраструктуры внутреннего водного транспорта, являются экономический кризис и отсутствие средств. Помимо нехватки надлежащей инфраструктуры, в качестве еще одного барьера на пути к повышению эффективности отмечают устаревший флот. Важный момент заключается и в том, что существует вероятность ухудшения экологических показателей внутреннего водного транспорта. Одним из существенных недостатков в этом плане являются эксплуатация устаревших судов и неиспользование альтернативных видов топлива.
- f) На вопрос о разработке генерального плана развития логистики 37% (12) стран, представивших ответы на вопросник Отдела транспорта ЕЭК ООН, ответили положительно и 63% (20) стран – отрицательно.
- g) На вопрос о разработке национального генерального плана в области интермодальных перевозок 34% (11) стран, представивших ответы на вопросник Отдела транспорта ЕЭК ООН, ответили положительно и 66% (21) стран – отрицательно.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2012 году: городской транспорт и мобильность

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2012/5

31. Рабочая группа была проинформирована о теме публикации по тенденциям и экономике транспорта, которую планируется издать в следующем году. Секретариат предложил, чтобы основное внимание в этой публикации было уделено "городскому транспорту и мобильности". Секретариат упомянул о том, что существует множество инициатив в области городского транспорта и мобильности, но лишь некоторые из них посвящены вопросам сбора данных и анализу статистики. Данные, получаемые от различных организаций, носят либо общий и параллельно с этим специализированный характер (количество

транспортных средств на указанное число жителей или займы, предоставляемые на городское развитие, Всемирный банк), либо касаются развития конкретных городов (МСОТ) и не охватывают регион ЕЭК в целом.

32. В публикацию "Тенденции и экономика транспорта в 2013 году: городской транспорт и мобильность" будут включены данные, полученные из столиц 56 государств – членов ЕЭК ООН; она будет сосредоточена, среди прочего, на следующих вопросах:

- a) анализ городских транспортных сетей (протяженность полос для движения автобусов, велосипедных дорожек в км и т.д.);
- b) пропускная способность городского транспорта (количество автобусов, трамваев и т.д.);
- c) анализ графиков движения в сопоставлении с управлением пропускной способностью;
- d) продажа билетов;
- e) численность населения и протяженность улиц, закрытых для движения автотранспорта, в км.

33. Основная цель этой публикации состоит в том, чтобы:

- a) составить схемы городских сетей столиц государств – членов ЕЭК ООН и отразить показатели городского транспорта и мобильности;
- b) внести большую ясность в одну из самых серьезных проблем развития устойчивых систем городского транспорта – создание экономически эффективных, социально приемлемых и доступных, а также экологически чистых городских транспортных систем;
- c) подчеркнуть масштабы негативного социального, экономического и экологического воздействия транспорта в городских районах, где в настоящее время проживает бо́льшая часть населения стран – членов ЕЭК ООН;
- d) предоставить директивным органам информацию о накопленном в регионе передовом опыте и примерах успешных мер, с тем чтобы они могли принимать обоснованные стратегические решения;
- e) согласовать позиции директивных органов разных уровней (национального, регионального, местного), а также органов планирования на транспорте и научных кругов и обеспечить платформу для анализа будущих политических решений.

34. Рабочая группа приняла к сведению эту информацию и тему публикации следующего года и одобрила выбранную тему и вопросник. Рабочая группа решила распространить вопросник среди администраций общественного транспорта столиц государств – членов ЕЭК. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату изменить этот вопросник, включив в него подробную информацию о стоимости билетов на городском транспорте. Рабочая группа просила страны-члены ответить на вопросник секретариата по городскому транспорту и мобильности.

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

Документация: неофициальный документ № 4

35. Представитель Украины г-н Юрий Панасюк сделал сообщение о последних событиях, тенденциях и вызовах в области транспорта в своей стране.

36. Рабочая группа поблагодарила представителя Украины за его доклад и презентацию, в которых были отражены последние изменения, тенденции и вызовы в области транспорта в этой стране.

37. Председатель Рабочей группы задал вопрос о готовности какой-либо страны сделать сообщение на следующей сессии WP.5 о мерах, принимаемых в целях улучшения транспортных услуг на национальных сетях. На эту просьбу Председателя откликнулась Литва.

Д. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе

Документация: неофициальный документ № 5

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

39. Рабочая группа отметила, что, согласно используемым в МСАТ показателям автомобильного транспорта (www.iru.org/en_services_indices_index), которые позволяют сравнить рост ВВП, объемы автомобильных грузовых перевозок и количество новых зарегистрированных транспортных средств в 58 странах, в странах БРИК (Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай) экономический рост будет продолжаться, тогда как в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в том числе в Европейском союзе (ЕС), его темпы остаются крайне низкими. С 2008 по 2010 год в странах БРИК ВВП увеличился на 14,6%, в странах ОЭСР ВВП снизился на 0,9% и в ЕС – на 2,7%. За тот же период количество новых зарегистрированных транспортных средств в странах БРИК выросло на 13,8%, тогда как в ОЭСР и ЕС этот показатель уменьшился соответственно на 36% и 40%. В 2011 году, согласно МСАТ, в странах БРИК число новых зарегистрированных транспортных средств продолжало расти, увеличившись на 7,8%, а в странах ОЭСР, включая ЕС, этот показатель вырос соответственно на 1,6% и 2,1%.

40. Рабочая группа выразила МСАТ свою признательность за сообщение по анализу последних тенденций и вызовов на автомобильном транспорте и предложила МСАТ представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в автомобильном секторе на ее двадцать шестой сессии в 2013 году.

Е. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе

Документация: неофициальный документ № 6

41. Представитель МСЖД г-н Венсан Вю выступил с сообщением по транспортным тенденциям и вызовам в железнодорожном секторе.

42. Рабочая группа отметила, что, согласно обзору МСЖД, с 2010 года рост объема пассажирских перевозок замедляется, тогда как в секторе грузовых перевозок этот показатель растет. Рост объема пассажирских перевозок так и не

достиг уровней 2008 года, когда он составлял более 7%, снизившись до менее 3% сегодня. Европейский сектор железнодорожных грузовых перевозок расширил свою рыночную долю, особенно в Украине, где его рост составил более 10%. Первое место занимает Российская Федерация, на долю которой приходится четверть мирового объема грузовых перевозок: в России этот показатель вырос на 8% в 2010 году и на 5,7% – 2011 году.

43. Рабочая группа выразила свою признательность МСЖД за сообщение по анализу последних тенденций и вызовов на железнодорожном транспорте и предложила МСЖД представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в железнодорожном секторе на ее двадцать шестой сессии в 2013 году.

IX. Транспорт и конкурентоспособность (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 7

44. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом доклад о проекте ЕЭК ООН "Вызовы, связанные с цепочкой поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта". Секретариат проинформировал Рабочую группу, что в целях разработки методологии для этого проекта был нанят консультант. Был представлен первый проект методологии и высказаны замечания по его улучшению. Основная цель, намеченная на середину октября, состоит в разработке проекта модели показателей транспортной эффективности, который будет распространен среди членов целевой группы для комментирования. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что проводится экспериментальное тестирование этой методологии и что к странам была обращена просьба принять в нем участие.

45. Рабочая группа выразила свою признательность за выполненную работу.

X. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 8

46. Рабочая группа высоко оценила деятельность регионального советника и приняла к сведению подготовленный секретариатом документ "Десятилетие технической помощи в области транспорта, 2002–2012 годы").

XI. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/223

47. Рабочая группа приняла к сведению решения семьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (28 февраля – 1 марта 2012 года), связанные с ее областями работы, и просила секретариат проинформировать ее о соответствующих решениях КВТ на двадцать шестой сессии в 2013 году.

XII. Выборы должностных лиц сессии Рабочей группы, которые состоятся в 2013 и 2014 годах (пункт 11 повестки дня)

48. Рабочая группа избрала г-на Бьёрна Ориволя (Германия) и г-на Алексея Алексеева (Российская Федерация) соответственно Председателем и заместителем Председателя для своих сессий в 2013 и 2014 годах.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

49. По этому пункту повестки дня не было представлено никаких предложений.

XIV. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

50. Двадцать шестую сессию Рабочей группы в предварительном порядке намечено провести в Женеве 10–12 сентября 2013 года.

XV. Утверждение решений (пункт 14 повестки дня)

51. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей двадцать пятой сессии и поручила секретариату и Председателю подготовить полный текст окончательного варианта доклада для распространения среди членов Рабочей группы с целью получить от них комментарии по другим пунктам, помимо содержащихся в перечне основных решений.
