



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:

Аналитическая работа ЕЭК ООН по транспорту

Аналитическая работа ЕЭК ООН по транспорту

Записка секретариата

Резюме

В настоящей записке представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом транспорта ЕЭК ООН в 2014 году. Аналитическая работа включает в себя исследования по актуальным вопросам в области транспорта, анализ, запрошенный официальными группами экспертов и целевыми группами, аналитические документы, подготовленные в целях оказания поддержки рабочим совещаниям по укреплению потенциала, а также аналитические исследования, закладывающие прочную основу для участия в различных проектах или управления ими и проводимые благодаря такому участию и управлению. В записке приводится краткая информация о деятельности в рамках программы работы Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта, а также в рамках Отдела транспорта.

Члены Комитета, возможно, пожелают дать указания относительно будущих направлений аналитической работы в области транспорта.



I. Аналитическая работа и рабочие совещания по укреплению потенциала, проведенные в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) представляет собой форум для обмена опытом и идеями в отношении прогресса и вызовов в области устойчивого внутреннего транспорта в общеевропейском регионе. Ее мандат позволяет ей играть уникальную роль "мозгового центра" в рассмотрении вопросов перевозок в рамках Комитета по внутреннему транспорту. В качестве такового он предусматривает: выявление глобальных тенденций и изменений, которые могут иметь важные последствия для транспортного сектора, а также проблем, с которыми сталкивается этот сектор; проведение обзоров и представление анализа указанных факторов на основе информации, полученной от государств-членов; и представление, на основе консенсуса, соответствующих рекомендаций в области политики, которые должны способствовать созданию устойчивых транспортных систем.

A. Публикации и исследования

1. Выбросы дизельными двигателями

2. В 2014 году Секретариат завершил работу над дискуссионным документом "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность". Цель этого дискуссионного документа заключается в следующем:

a) представить сбалансированную точку зрения в связи с продолжающимися спорами по поводу вредных последствий выбросов дизельными двигателями на здоровье человека и окружающую среду;

b) подвести итоги последних исследований о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями для здоровья населения;

c) представить информацию о выбросах дизельными двигателями в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт;

d) провести обзор последних изменений в политике в области сокращения выбросов загрязняющих веществ в целях решения проблем здравоохранения и экологических проблем;

e) рассмотреть любые технические достижения, связанные с дизельными двигателями, с целью сокращения и даже ликвидации вредных последствий для здоровья населения.

3. В документе был сделан вывод о том, что 83% выбросов твердых частиц в странах Европейского союза (ЕС) (ЕАОС, 2012а) и 97% в Соединенных Штатах Америки (АООС 2013) и Канаде производятся в других экономических секторах, в первую очередь в коммерческом и учрежденческом секторах и в домашних хозяйствах, а также о том, что выбросы дизельными двигателями, относящиеся к транспортному сектору, не могут рассматриваться как самый значительный источник вредного воздействия дизельных выбросов на здоровье населения.

4. В свете актуальности этой темы для нескольких рабочих групп, особенно для WP.29, SC.1, SC.2 и SC.3, с этими группами были проведены консультации, они имели возможность высказать свои замечания по проекту и внести вклад в

обсуждение, предоставив ценную информацию. Окончательный проект был представлен Комитету в 2014 году, и делегаты имели возможность направить свои замечания после сессии Комиссии. Таким образом, уже в ходе подготовки документа был начат процесс широких консультаций и многосторонний диалог по вопросам политики.

2. Адаптация к изменению климата для транспортных сетей

5. В 2014 году было опубликовано исследование о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. Это исследование является результатом двухлетней работы группы экспертов, учрежденной WP.5. В докладе рассматриваются последствия изменения климата для транспортного сектора, а также соответствующие адаптационные меры для автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и портов.

6. Представленная для этого доклада информация была тщательно проанализирована на предмет выявления возможных случаев воздействия климатических факторов на транспортную инфраструктуру и услуги и определения степени такого воздействия. Для создания наиболее актуальной картины в исследовании дается обзор национальных инициатив, тематических исследований и научно-исследовательских проектов, а также опыта и мер по адаптации с учетом специфики различных видов транспорта. В исследовании также были рассмотрены существующие положительные примеры национальных стратегий в области управления рисками и повышения устойчивости.

3. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт в столицах стран ЕЭК ООН

7. В 2013–2014 годах секретариат завершил подготовку публикации на тему "Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт в столицах стран ЕЭК ООН". Эта публикация будет готова в начале 2015 года и будет размещена в электронной форме для сессии Комитета в 2015 году. Это исследование было разработано для органов управления различных уровней в целях предоставления им информационной базы по системам устойчивого городского общественного транспорта и их применению. Публикация имеет следующую структуру:

а) Глава 1: обзор существующей информационной базы в области устойчивого городского общественного транспорта и мобильности и акцентирование внимания на важнейших вопросах, которые необходимо учитывать при разработке такой системы;

б) Глава 2: оценка того, в какой степени столицы стран ЕЭК ООН смогли приступить к созданию устойчивых систем городского транспорта и мобильности, и указание возможных слабых мест, требующих дальнейших мер;

в) Глава 3: изложение краткой информации по 34 столицам стран ЕЭК ООН, касающейся городского общественного транспорта и мобильности;

г) Глава 4: представление выводов на основе анализа, содержащегося в главе 2, и ряда рекомендаций для рассмотрения органами на различных уровнях относительно дальнейшего совершенствования систем городского общественного транспорта и мобильности.

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

8. В этой публикации будут использованы результаты рабочих совещаний, организованных в ходе сессии Комитета и его сегмента по вопросам политики в 2013 году, в том числе в ходе сессий WP.5 за последние два года по темам "Финансирование транспортной инфраструктуры" и "Передовой опыт и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры". Проведение анализа и сбор данных уже начаты, и публикация будет готова в 2016 году. Это исследование будет содержать данные, результаты анализа и сообщения, полученные в рамках предварительного и основного технико-экономического обоснования приоритетных инфраструктурных проектов от правительств государств-членов, участвующих в проектах по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), и будет, в частности, сосредоточено, на следующих областях:

- a) наилучшая практика или инновационные модели в области 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, представленные правительствами;
- d) инвестиционные портфели международных финансовых учреждений и других доноров в контексте инвестиций или кредитования в области транспортной инфраструктуры.

В. Рабочие совещания

1. Рабочее совещание по эффективной практике и новым инструментам финансирования транспортной инфраструктуры

9. В ходе двадцать седьмой сессии WP.5 (8–10 сентября 2014 года) было проведено совместное рабочее совещание на тему "Эффективная практика и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры" с участием совместного проекта по евро-азиатским транспортным связям, проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта. На совещании было подчеркнута важное значение современной и эффективной транспортной инфраструктуры, а также разработки новых и инновационных инструментов финансирования транспортной инфраструктуры. Кроме того, одним из ключевых вопросов, рассмотренных на совещании, был вопрос определения объема расходов на транспортную инфраструктуру, который является одним из важных и сложных параметров, учитываемых правительствами при расчете расходов на строительство.

10. В заключение участники:

- a) отметили, что системы электронного сбора платы за проезд (ЭСП), основанные на принципе "пользователь" и "загрязнитель платит" являются инструментами (ре)финансирования транспортной инфраструктуры;

b) отметили, что система транспортных налогов постепенно заменяется более эффективными инструментами, такими, как сбор платы за проезд;

c) отметили, что модели государственно-частного партнерства (ГЧП) для финансирования транспортной инфраструктуры включают в себя целый ряд факторов риска, таких как политические риски (смена правительства), строительные риски (непредвиденные условия на местах), высокие капитальные издержки (необходимость участия в капиталовложениях), риски, связанные со спросом (поступления от пассажиров), наличие финансовых средств (ликвидность рынка);

d) отметили, что механизмы ГЧП не всегда являются наилучшим решением для финансирования транспортной инфраструктуры и что необходимо с большой осторожностью подходить к рассмотрению и принятию соответствующих мер, прежде чем использовать такой инструмент;

e) согласились с тем, что определение расходов на транспортную инфраструктуру имеет важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства и реализации стабильной инвестиционной программы без каких-либо непредвиденных значительных затрат. Участники также согласились с тем, что установление контрольных параметров расходов на строительство может быть полезным для определения сметы расходов и для контроля за изменениями в расходах по проектам;

f) отметили, что расходы на транспортную инфраструктуру определяются предполагаемыми сроками эксплуатации, первоначальной стоимостью по сравнению с затратами на замещение, линейной в сопоставлении с нелинейной амортизацией, интервалом времени между выплатами по линии эксплуатационных расходов и процентными ставками, указав также при этом, что различные виды перевозок имеют различные компоненты их затрат на инфраструктуру.

2. Рабочее совещание на тему "Тенденции и экономика транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМед", и ЕЭК ООН"

11. В рабочем совещании на тему "Тенденции и экономика транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМед", и ЕЭК ООН", организованном в рамках сотрудничества между ЕЭК ООН и "ЕвроМед", приняли участие делегация "ЕвроМед" в составе 4 экспертов "ЕвроМед" и 18 страновых экспертов из 6 стран "ЕвроМед".

12. Участники отметили, что финансируемый ЕС проект "ЕвроМед" в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГ) в настоящее время разрабатывается в рамках Европейской инициативы соседства и партнерства (ЕИСП) – Юг. Он охватывает Алжир, Египет, Израиль, Иорданию, Ливан, Ливию, Марокко, Палестину, Сирию и Тунис. Основные цели проекта заключаются в развитии наземного транспорта, в том числе в реформе и адаптации нормативных положений и создании оперативных условий, способствующих трансграничным перевозкам, безопасности различных видов наземных перевозок, обеспечении устойчивого и эффективного транспорта в городских районах и обмене опытом с другими странами, особенно в районе Средиземноморья.

13. Представители Иордании, Марокко и Туниса (регион "ЕвроМед"), Швеции, Российской Федерации, Польши (регион ЕЭК ООН) и Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) поделились со всеми участниками рабочего совещания информацией и опытом в области транспортной политики и передовой практики, применяемой в их странах.

3. Рабочее совещание на тему "Связи между портами и внутренними районами и таможенные процедуры: пример программы Средиземноморской сети Европейского союза ("МедНет")"

14. Рабочее совещание было проведено в ходе двадцать седьмой сессии WP.5 (8–10 сентября 2014 года). Главная цель проекта "МедНет" состоит в создании и обеспечении функционирования в Средиземноморском регионе сети портовых служб и экспертов по вопросам транспорта в целях обмена опытом осуществления портовых операций, применения таможенных процедур и упрощения проверки судов и их грузов. Эта цель будет достигаться за счет укрепления взаимодополняемости, способствующей бесперебойной деятельности в рамках всей транспортной цепочки, а также за счет выработки общего понимания таможенных процедур и процедур проверки судов.

15. Одним из основных направлений деятельности в рамках проекта является разработка платформы мониторинга портовых операций в Средиземноморье. Это передовая интернет-платформа для портовых служб и заинтересованных сторон, распространяющая специальные знания и передовой опыт, способствующая обмену мнениями и отчетами о мероприятиях и процедурах, связанных с портовыми операциями. Участники рабочего совещания ознакомились с различными примерами, представленными Албанией, Италией, Испанией и Хорватией.

С. Группа экспертов – проекты

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

16. Был подготовлен документ (ECE/TRANS/2015/6) по вопросу о будущей работе Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним для рассмотрения Комитетом. Группа экспертов завершила свою работу в 2013 году и представила полный доклад, включающий ориентированные на выработку политики рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе с упором на международные маршруты. В нем также содержится информация о передовых методах, используемых в различных национальных стратегиях для решения проблем устойчивости транспортной сети к последствиям изменения климата. На своей последней сессии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта утвердила круг ведения (КВ) для второго этапа работы Группы экспертов и изменила ее название на Группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.

2. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям

17. Был подготовлен документ (ECE/TRANS/2015/10) о текущей работе Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям для рассмотрения Комитетом. В совместном заявлении, принятом на совещании на уровне министров в ходе семьдесят пятой сессии КВТ (26 февраля 2013 года), была выражена поддержка продолжения реализации проекта на этапе III. Основные цели этого этапа проекта заключаются в анализе, пропаганде и представлении международным финансовым учреждениям и другим донорам приоритетных проектов ЕАТС; определении потоков грузов (количество и типы), которые могут перевозиться по девяти евро-азиатским железнодорожным и автомобильным транспортным маршрутам; облегчении координации комплексных графиков

движения и тарифов для девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов; содействие развитию евро-азиатских маршрутов внутреннего транспорта и обновление и совершенствование прикладной программы для географических информационных систем (ГИС).

II. Аналитическая деятельность по сквозным вопросам, проводимая в рамках Отдела транспорта

A. Введение

18. Аналитическая деятельность является важным фактором, способствующим политическому диалогу, наращиванию потенциала и оказанию технической помощи. Как правило это непосредственно связано с нормативной деятельностью и осуществлением правовых документов ООН по транспорту, находящихся в ведении Комитета по внутреннему транспорту. С учетом их взаимосвязей они также обсуждаются в рамках этих тем. Например, инструмент ForFITS – превосходный аналитический продукт – был разработан в рамках финансируемого по линии СРООН проекта по укреплению потенциала. Использование этого инструмента может способствовать диалогу по вопросам политики и укреплению потенциала в деле решения проблем, связанных со смягчением последствий изменения климата для транспорта, и в то же время может способствовать проведению исследований на местном, национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях. Дополнительную информацию см. в документе ECE/TRANS/2015/5.

B. Публикации и исследования

1. Обзор транспортно-логистической системы Республики Беларусь

19. Это исследование было опубликовано ЕЭК ООН в 2014 году и имело основной целью проанализировать нынешнее состояние транспортно-логистической системы грузовых перевозок в Республике Беларусь. Кроме того, цель исследования заключалась в представлении конкретных рекомендаций в отношении дальнейшего развития логистического сектора в Беларуси и его интеграции в европейскую логистическую систему. Для решения этих задач исследование охватывало следующие вопросы:

- a) оценка результатов экономической интеграции Беларуси с Российской Федерацией и евро-азиатским сообществом;
- b) анализ нынешнего состояния международных грузовых автомобильных перевозчиков Беларуси и ее транспортной инфраструктуры;
- c) оценка основных портов, используемых в Беларуси для экспорта и импорта товаров;
- d) оценка состояния логистической системы Беларуси;
- e) анализ нормативно-правовой базы в области международных грузовых автомобильных перевозок;
- f) определение транзитных грузоперевозок в Беларуси и соседних странах.

2. Транспорт в интересах устойчивого развития

20. В целях повышения осведомленности о важности транспортного сектора в содействии устойчивому развитию за основу для подготовки – в сотрудничестве с другими региональными комиссиями и при поддержке соответствующих международных организаций, таких как Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международная автодорожная федерация (МАФ), – обновленной и глобальной публикации был взят документ ЕЭК ООН 2011 года "Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН". В задачи этого исследования, которое, как ожидается, будет опубликовано в начале 2015 года, входит:

- a) содействие процессу формулирования программы развития на период после 2015 года;
- b) разъяснение важного значения транспорта для устойчивого развития;
- c) акцентирование внимания на трех компонентах устойчивого развития (экономическом, социальном и экологическом) и их рассмотрение с учетом аспектов транспорта, то есть вопросов доступа, ценовой доступности, охраны и безопасности и экологически безопасного развития.

С. Группа экспертов – проекты

1. Индекс развития транспорта

21. При поддержке со стороны целевой группы Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в рамках проекта "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта" в настоящее время разрабатывается "индекс развития транспорта" (ИРТ). С точки зрения простоты и краткой смысловой нагрузки ИРТ сформулирован по принципу Индекса развития людских ресурсов (ИРЛР). Модель ИРТ может проиллюстрировать уровень развития транспортного сектора и его вклад в национальные экономические показатели и конкурентоспособность. В нем учитываются также проблемы устойчивого развития и, в частности, вопросы охраны окружающей среды, безопасности, надежности и некоторые социальные аспекты. ИРТ может помочь правительствам точнее определять роль своего транспортного сектора в экономике и соответствующим образом формулировать свою национальную транспортную политику. Как только его будут рассчитывать на регулярной основе, он позволит отслеживать также изменения во времени.

22. Разработка ИРТ находится на продвинутом этапе. Вместе с тем многое еще предстоит сделать для его доработки и подготовки в качестве удобной для пользователя прикладной программы, которую могли бы эффективно использовать все заинтересованные страны. После выполнения этой задачи начнется экспериментальный этап, в ходе которого странам будет предложено принять участие и опробовать эту модель.