

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Аналитическая работа Европейской экономической
комиссии Организации Объединенных Наций
в области транспорта****Сопоставительный анализ затрат на строительство
транспортной инфраструктуры****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке представлен краткий обзор деятельности Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры. Ее основными задачами являются создание глоссария согласованных терминов и подготовка сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта: автомобильному, железнодорожному, внутреннему водному, интермодальным терминалам, грузовым/логистическим центрам и портам.

Комитету предлагается **оказывать поддержку** группе и просить правительства более активно участвовать в ее работе для обеспечения реализации целей этой группы, деятельность которой представляет важность для развития транспортной инфраструктуры.

I. Мандат

1. В ходе двадцать седьмой сессии (8–10 сентября 2014 года, Женева) Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) состоялось рабочее совещание на тему: «Надлежащая практика и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры». Участники совещания согласились с тем, что проведение сопоставительного анализа расходов на транспортную инфраструктуру имеет важное значение для определения реальной стоимости строительства и реализации стабильной инвестиционной программы без каких-



либо непредвиденных значительных затрат. Участники пришли также к выводу, что установление контрольных параметров расходов на строительство может быть полезным для составления сметы расходов и контроля за изменениями в расходах по проекту.

2. В ходе двадцать восьмой сессии (7–9 сентября 2015 года, Женева) Рабочая группа одобрила создание группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры и ее круг ведения (ECE/TRANS/WP.5/2015/2). После одобрения Комитетом по внутреннему транспорту и Исполнительным комитетом ЕЭК группа начала организовывать свои совещания.

II. Круг ведения

3. В соответствии с выводами и рекомендациями рабочего совещания по оптимальной практике и новым инструментам финансирования транспортной инфраструктуры Группе экспертов следует сосредоточить свою деятельность на следующих аспектах:

а) выявление моделей, методологий, инструментов и надлежащей практики для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;

б) выявление и составление списков терминов, используемых в регионе ЕЭК в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта; по возможности подготовка глоссария согласованных терминов и соответствующих пояснений;

в) сбор и анализ данных для подготовки сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта: автомобильному, железнодорожному, внутреннему водному, интермодальным терминалам, грузовым/логистическим центрам и портам; анализ и описание условий/параметров расчета этих затрат.

4. Группе экспертов следует учитывать результаты предыдущей работы ЕЭК:

а) анализ затрат и выгод проектов в области транспортной инфраструктуры, 2003 год¹;

б) методологическая основа для определения общих критериев, касающихся идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг в сетях инфраструктуры, 2009 год²;

в) стандарты и рекомендованная практика в контексте Проекта трансъевропейской автомагистрали Север–Юг, 2002 год³;

г) заключительный доклад о пересмотренном Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ, 2012 год⁴;

д) исследования в рамках Проекта по евро-азиатским транспортным связям, 2008 год⁵ и 2012 год⁶.

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/CBAe.pdf.

² www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf.

³ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf.

⁴ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf.

⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf.

⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf.

III. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: обзор основных проблем и соображений

5. Группа обсудила и подытожила основные проблемы и соображения, касающиеся затрат на строительство транспортной инфраструктуры. Группа пришла к выводу, что существует несколько причин, которые обосновывают мандат Группы и обуславливают настоятельную необходимость достижения результатов и выполнения сопоставительного анализа в максимально сжатые сроки. Группа указала, в частности, на следующие возможные преимущества эффективного осуществления своего мандата и программы работы:

- a) повышение производительности;
- b) единое понимание терминологии;
- c) упрощение анализа затрат и выгод;
- d) контроль проектных затрат и облегчение составления смет расходов;
- e) облегчение межстрановых сопоставлений;
- f) более эффективное распределение бюджетных ассигнований;
- g) более эффективное использование материалов;
- h) составление подробных технико-экономических обоснований.

6. Прежде чем приступить к сопоставительному анализу, следует найти «общий язык», что является даже более важным, чем сам анализ. Цель группы состоит в том, чтобы не изобретать колесо, а подготовить и обсудить новый перечень терминов/гlossарий. Речь идет о сборе максимально полной информации и выявлении всех существующих перечней терминов, из которых будут отбираться и согласовываться термины, наиболее значимые и приемлемые для целей сопоставительного анализа. Таким образом, для успешного выполнения поставленной цели группе необходимо учитывать наиболее широко используемые glossарии и перечни терминов.

7. Проведение сопоставительного анализа по всем видам внутреннего транспорта и транспортным узлам само по себе станет важной вехой для развития транспортной инфраструктуры, поскольку до сих пор такое сопоставительное исследование не проводилось ни одной другой организацией. Информация о том, какие затраты и на каких условиях понесла другая страна из того же региона или из других регионов по тому или иному проекту, связанному со строительством транспортной инфраструктуры, станет ценным инструментом и подспорьем в контексте принятия инвестиционных решений для стран, которые хотят реализовывать проекты в области строительства, и для международных финансовых учреждений, которые хотят инвестировать средства в такие проекты. Основная задача этого сопоставительного исследования состоит не в сравнении размеров сумм, которые тратят страны на цели строительства, а в том, чтобы в структурированной форме представить средние показатели затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

IV. Организация работы и трудности

8. Группа определила структуру своего окончательного доклада:

Глава 1: Введение.

Глава 2: Обзор проблем и соображений – цель проекта:

- a) обзор источников;

b) международный и национальный опыт и передовая/надлежащая практика;

c) модели/методологии.

Глава 3: Глоссарий терминов, связанных с затратами на строительство:

a) введение, задачи и проблемы;

b) автомобильный транспорт:

i) строительство;

ii) обслуживание;

iii) эксплуатация;

c) железнодорожный транспорт:

i) строительство...

d) внутренний водный транспорт, интермодальные терминалы, порты.

Глава 4: Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры:

a) обзор методологии – вопросник;

b) база данных для сопоставительного анализа:

i) автомобильный транспорт:

- строительство;

- обслуживание;

- эксплуатация;

ii) железнодорожный транспорт:

- строительство...

iii) внутренний водный транспорт, интермодальные терминалы, порты;

c) анализ.

Глава 5: Выводы и рекомендации.

9. Группа обсудила возможные трудности при выполнении своих задач. Основная трудность заключается в том, что цели группы касаются различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного) и соответствующих транспортных узлов (портов, интермодальных терминалов). Поэтому следует выбрать и пригласить различных экспертов от каждого государства-члена. Группа решила, что для подгрупп по каждому виду транспорта и транспортному узлу следует выбрать ведущую страну или организацию. Это значительно облегчило бы ее работу и обеспечило бы оперативную подготовку качественных материалов в течение срока действия мандата группы.

10. К настоящему моменту состоялось уже четыре сессии, по итогам которых группа организовала свою работу соответствующим образом, подготовив следующие материалы:

a) автомобильный транспорт: ведущая страна – Турция. К настоящему моменту подготовлены и прошли обсуждение на сессиях группы проекты перечня терминов и вопросника по сопоставительному анализу затрат;

b) железнодорожный транспорт: Председатель и секретариат ведут работу по привлечению Ассоциации управляющих европейской железнодорожной инфраструктурой (УЕЖДИ) в качестве ведущей организации по этому виду транспорта. К настоящему моменту со стороны этой организации поступил положительный, но еще не окончательный ответ. Секретариат подготовил проект

перечня терминов для распространения среди всех заинтересованных сторон, включая УЕЖДИ, с тем чтобы получить их замечания и предложения;

с) внутренний водный транспорт: секретариат сделал несколько сообщений и направил несколько запросов Рабочей группе по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН и речным комиссиям. Секретариат подготовил проект перечня терминов для распространения среди всех заинтересованных сторон, включая Рабочую группу по внутреннему водному транспорту и речные комиссии, с тем чтобы получить их замечания и предложения;

д) интермодальные терминалы/логистические центры: «Европлатформа», которая является ведущей организацией, уже подготовила проект перечня терминов и вопросник по сопоставительному анализу затрат;

е) порты: представитель порта Гдыня возглавил работу этой подгруппы экспертов и подготовил проект перечня терминов и проект вопросника по сопоставительному анализу затрат. Эти материалы будут направлены нескольким другим портам и портовым организациям, таким как Организация балтийских портов и Европейская организация морских портов, для представления замечаний, предложений и поправок. Эти проекты документов вместе с изменениями, предложенными различными портами, будут обсуждены и доработаны в ходе следующей сессии группы.

V. Рекомендации Комитета по внутреннему транспорту

11. Комитет по внутреннему транспорту, возможно, пожелает рассмотреть вышеупомянутую информацию и дать секретариату указания относительно дальнейшей организации работы Группы экспертов, а также предложить правительствам и международным организациям более активно участвовать в ее работе.