



---

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

Женева, 3–5 сентября 2012 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций  
в регионе ЕЭК: тенденции и экономика транспорта  
в 2011 году в регионе ЕЭК****Тенденции и экономика транспорта, 2011–2012 годы****Записка секретариата\***

1. Публикация "Тенденции и экономика транспорта" предназначена выполнять функцию своего рода платформы для государств – членов ЕЭК ООН, с помощью которой они могли бы обмениваться информацией о своей политике (передовых видах практики) в области внутреннего транспорта за последние один или два года, а также о перспективах и планах на предстоящие годы. Ее содержание представляет собой в какой-то мере средство обмена знаниями для Комитета по внутреннему транспорту и его рабочих групп. В ней излагаются решения, накопленный опыт и результаты работы, имеющие целью показать тенденции развития различных видов внутреннего транспорта на предстоящие годы.

---

\* На своей двадцать четвертой сессии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта одобрила предложение секретариата о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и намечающихся тенденциях в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК и просила страны-члены ответить на вопросник секретариата, касающийся ситуации на транспорте в 2011 году и ожидаемых изменений в 2012 году (ECE/TRANS/WP.5/50, пункты 31–32). Комитет по внутреннему транспорту на своей семьдесят четвертой сессии принял к сведению проект публикации, просил подготовить аналогичный доклад к своей следующей сессии и одобрил решение Рабочей группы преобразовать обзор в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК (ECE/TRANS/224, пункты 20–21). В нижеследующем докладе излагается рабочая схема публикации, разработанная на основе ответов, полученных на вопросник, распространенный в 2011 году.

2. Каковы краткосрочные тенденции в области внутреннего транспорта и как они соотносятся со среднесрочными и долгосрочными тенденциями? Каковы важнейшие достижения или проблемы, встретившиеся в течение последних 12 месяцев, и каковы ожидания правительств государств – членов Европейской комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) на ближайшие 12 месяцев? Это – те широкие вопросы, на которые мы пытались найти ответ с помощью подробного вопросника, направленного правительством ЕЭК ООН, и посредством нашего собственного анализа и обзора.
3. Основная цель настоящей публикации – служить своего рода ориентиром и источником информации и передовой практики в области внутреннего транспорта. Мы также рассчитываем собрать данные для сравнительного анализа мер транспортной политики во времени. Мы убеждены, что с течением времени и с учетом вашей постоянной поддержки мы сможем это сделать.
4. Тридцать семь государств – членов ЕЭК отреагировали на наше приглашение принять участие в обзоре, несмотря на то, что оно было послано в срочном порядке. Многие ответы на вопросник были получены в течение всего лишь одного месяца. Другие страны в ряде случаев выразили свое намерение принять участие, однако сообщили, что для сбора всех данных у них не было времени. Следует отметить, что такая положительная реакция была весьма обнадеживающей. Она также свидетельствует о том, что в настоящее время есть необходимость в соответствующем регулярном форуме для правительств стран, с тем чтобы быть в курсе самых последних событий в области транспорта, которые происходят в соседних странах и за их пределами.
5. Помимо проведения аналитических изысканий и анализа ответов, полученных от стран, мы обратились с просьбой к хорошо известным специалистам и представителям деловых кругов проинформировать нас о том, как они видят ситуацию в том или ином конкретном виде транспорта или сегменте транспортной политики и какие краткосрочные тенденции могут наметиться, по их мнению, на 2011–2012 годы. Их вклад позволил не только повысить ценность нашего анализа, но и дополнить его научно обоснованным прогнозом.
6. "Тенденции и экономика транспорта" – это не просто еще одна публикация, в которой собраны статистические данные о внутреннем транспорте. В ней кратко излагается транспортная политика правительств и иллюстрируются практические решения и результаты их осуществления.
7. Краткосрочные тенденции в области транспорта подкрепляются некоторыми данными и информацией об основных достижениях в 2011 году и прогнозах на 2012 год, которые изложены ниже.

## **I. Успешная транспортная политика и основные препятствия на пути развития внутреннего транспорта в 2011 году**

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

- а) реформы и улучшение железнодорожных перевозок (эффективность, инфраструктура и конкурентоспособность);

- b) развитие транспортной инфраструктуры;
- c) повышение безопасности дорожного движения;
- d) реализация на практике "интеллектуальных транспортных систем".

9. Албания отмечает в качестве успешной транспортной политики создание общей взаимосвязанной сети инфраструктуры для туризма и торговли. Канада приступила к обзору системы железнодорожных перевозок в грузовом сообщении в целях определения способов повышения эффективности, результативности и надежности системы логистики Канады на базе железнодорожного транспорта. Франция приступила к созданию высокоскоростных железнодорожных линий, протяженность которых должна составить в 2011 году 800 км, и поставила перед собой цель довести этот показатель до 2 000 км в 2020 году. В период с 2009 года по 2011 год Федеративная Республика Германия выделила в общей сложности 500 млн. евро по линии второго пакета экономических стимулов на цели развития и коммерческого применения транспортных средств на электротяге. Польша приняла целый ряд мер по повышению безопасности дорожного движения, включая программу устранения опасных мест на дорогах (ПАДПП). В ходе этой программы было завершено 397 инвестиционных проектов.

10. Кроме того, обсуждение транспортной политики на национальном и особенно на международном уровнях выявило растущее беспокойство по поводу устойчивого развития. В этой связи на передний план выходят такие новые актуальные темы (отчасти в связи с анализом проблем в процессе подготовки на глобальном уровне к Конференции "Рио+20"), как смягчение последствий и адаптация к изменению климата. Кроме того, упор в работе на сбалансированный подход к решению трех основных проблем, т.е. экономической, социальной и экологической устойчивости, получает дополнительное подкрепление в связи с обострением проблемы экономического роста и роли транспорта (что, по всей очевидности, вызвано масштабным экономическим и финансовым кризисом).

11. Что касается препятствий на пути развития внутреннего транспорта в 2011 году, то страны прислали следующие ответы:

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

b) эффективность железнодорожного транспорта: реформа железнодорожных компаний и отделение функции дорожного хозяйства от функции эксплуатации, рентабельность железных дорог и инвестиции в инфраструктуру, техническое обслуживание существующих объектов инфраструктуры.

12. Кипр считает, что основной проблемой, которая сдерживает развитие транспорта, является недостаточный уровень развития инфраструктуры. Чешская Республика указывает на нехватку средств в государственном бюджете, что является причиной вынужденной приостановки осуществляемых проектов в области инфраструктуры, в том числе по техническому обслуживанию. Италия указывает на необходимость завершения модернизации автомобильных дорог, поскольку последняя модернизация нынешней сети производилась в 2000 году. Литва сообщила о низком уровне развития транспортных связей с государствами – членами Европейского союза (ЕС) и третьими странами.

13. Геополитические изменения в регионе ЕЭК ведут к созданию многосторонних правовых, нормативных и институциональных систем: например, единый транспортный рынок Европейского союза, механизмы Североамериканско-

го соглашения о свободной торговле (НАФТА) и формирующийся евро-азиатский таможенный союз, что приводит к еще большему усложнению нормативно-правовой системы регулирования системы перевозок.

14. На отраслевом уровне мы также являемся свидетелями тенденций к конвергенции среди секторов, особенно в автомобилестроительной промышленности и в новых транспортных системах и системах перевозок, связанных с обслуживанием клиентуры. Телекоммуникации, электронная промышленность, а также информационно-коммуникационные технологии в целом расширяют горизонты транспорта. В то же время прежние демаркационные границы между секторами начинают стираться, а степень безупречности или возможности распределения предприятий по соответствующим категориям в зависимости от сектора все больше и больше снижается. Кроме того, усиливается необходимость в более тесном сотрудничестве между секторами, которые претерпевают эти изменения или в которых проходят процессы модернизации, например между планированием транспорта и развитием городов.

## II. Автомобильный транспорт

15. 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 объема работы автомобильного транспорта в 2010 году вырос, причем в некоторых случаях более чем на 5%. В общем и целом прогнозы на 2011 год показывают, что в настоящее время происходит некоторый рост, однако более медленными темпами, 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 представляет собой увеличение на 38% по сравнению с 2009 годом и на 9% по сравнению с 2010 годом.

16. Что касается находящихся в эксплуатации частных автомобилей и в особенности степени автомобилизации населения, то основные тенденции определяются макроэкономическими параметрами в зависимости от доходов на душу населения. По мнению Маркоса Шамона, Паоло Мауро и Йохеи Окава, показатели автомобилизации минимальны в странах с самым низким уровнем доходов, однако быстро повышаются по мере повышения доходов на душу населения выше соответствующего первоначального порогового уровня, который, по их мнению, составляет порядка 5 000 долл. США на душу населения (по ценам 2000 года), и начинают несколько снижаться, после того как доход на душу населения превышает 10 000 долл. США. С учетом этой мегатенденции количество частных автомобилей должно увеличиться с сегодняшнего уровня (порядка 1 млрд. автомобилей) более чем в три раза к 2050 году. Во многих сегодняшних странах – членах ЕЭК ООН с переходной экономикой показатель в 600 автомобилей на 1 000 жителей будет достигнут или превышен. Вопрос в этом плане заключается в том, реально ли рассчитывать на то, что эта макроэкономическая связь между повышением дохода на душу населения и средним показателем автомобилизации населения может быть нарушена и если может, то каким образом. Транспортной политикой Европейского союза, которая была разработана ранее, планировалось не увязывать экономический рост и транспорт. Вместе с тем с учетом нынешних показателей приобретения в собственность и использования частных автомобилей эта тенденция может измениться. Фактически в течение последних лет число вариантов мобильности во многих местах существенно увеличилось посредством:

- расширения возможностей для безопасного передвижения пешком и на велосипеде;
- развития системы совместного использования автомобилей;
- и в особенности за счет улучшения системы общественного транспорта.

17. В странах – членах ЕЭК ООН, особенно в Европе, традиционно действует хорошо разветвленная система общественного транспорта. В нашем вопросе мы просили указать цену дневного билета на автобус, трамвай или метро. На основе полученных ответов мы смогли провести анализ стоимости билетов на автобус. Этот анализ показал, что самый дорогой дневной билет на автобус в Норвегии – 11,90 долл. США, а самый дешевый в Таджикистане – 0,25 долл. США. Средняя стоимость дневного билета на автобус в регионе ЕЭК составляет 3,53 долл. США. Эти цифры позволяют выявить не только различия между городами в странах – членах ЕЭК, но и проблемы, обусловленные возможностью возмещения своих расходов операторами общественного транспорта по той простой причине, что эти цены определяются их приемлемостью для отдельных граждан.

18. Хорватия приняла национальную программу в области безопасности дорожного движения на 2001–2020 годы, которая подразделена на пять основных разделов: поведение всех участников дорожного движения, модернизация инфраструктуры автомобильного транспорта, безопасное управление транспортными средствами, оказание эффективной медицинской помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий и другие области работы. Кипр провел реформу и модернизацию своей системы регулярных пассажирских перевозок автобусами. В соответствии со своей программой повышения безопасности дорожного движения на 2011 год Германия решила повысить безопасность на транспорте и сократить число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 40%. Греция решила произвести либерализацию транспортного рынка и упростить процедуры доступа на рынок коммерческих предприятий. Словацкая Республика сообщает, что сотрудничество между системой автобусных и железнодорожных пассажирских перевозок полностью не налажено и что в этой связи готовится соответствующий законопроект об общественном транспорте. Швейцария создала соответствующий инфраструктурный фонд на цели решения транспортных проблем, которые концентрируются в городских условиях. Основная задача этого фонда заключается в совместном финансировании проектов инфраструктуры в городских районах.

### **III. Железнодорожный транспорт**

19. Создание высокоскоростных железнодорожных сетей совпадает по времени с модернизацией железнодорожного транспорта, которая проводилась в течение последних двух десятилетий. Везде, где были построены линии, предусматривающие движение с высокой и очень высокой скоростью, они зарекомендовали себя исключительно успешно в области пассажирских перевозок. Основными движущими силами процессов преобразования, которые действуют в настоящее время на железнодорожном транспорте, является либерализация и приватизация. Основными целями либерализации железнодорожного транспорта является повышение конкурентоспособности и эффективности, снижение бремени финансовой поддержки, которое лежит на государстве, и стимулирование инвестиций. Конечной целью либерализации можно считать приватизацию. С точки зрения экологии из всех видов внутреннего транспорта меньше всего

выбросов CO<sub>2</sub> производит именно железнодорожный транспорт. Экологически чистая система логистики и необходимость снижения уровня выбросов CO<sub>2</sub> также должны явиться основной движущей силой развития рынка железнодорожных грузовых перевозок.

20. В мегагородах и агломерациях необходимо разработать соответствующую региональную структуру регулирования на основе таких элементов, как плотность, сочетание различных видов землепользования, наличие нескольких узловых центров и провозной потенциал систем коллективного транспорта и наличие объектов общего пользования. Железные дороги должны играть в этом плане существенную роль.

21. Болгария считает, что сегодня основной проблемой являются именно железные дороги. Объем железнодорожного движения снижается; качество пассажирских и грузовых перевозок не соответствует ожиданиям граждан; производительность железнодорожного сектора в Болгарии является самой низкой во всем ЕС. Объем перевозок железнодорожным транспортом Сербии следует понижательной тенденции, что обусловлено отсутствием подвижного состава и плохим состоянием инфраструктуры. Что касается точного соблюдения графика пассажирских и грузовых перевозок на шведских дорогах, то эти показатели изменяются в сторону ухудшения, поскольку на многих участках инфраструктура изношена, что обусловлено отчасти снижением уровня технического обслуживания, сокращением объема реинвестиций и увеличением объема перевозок. Украина указала на необходимость реформирования этого сектора с учетом положительного опыта в остальных странах мира. Основными проблемами на турецких железных дорогах считается устаревшая железнодорожная сеть на значительной географической территории Турции, несоответствие физических параметров и геометрических стандартов, недостаточный уровень плотности железнодорожной сети в расчете на единицу территории и недостаточный уровень потенциала для осуществления транспортных операций в комбинированном сообщении. Словения отмечает, что устаревшая железнодорожная инфраструктура по своим характеристикам не соответствует требованиям, предъявляемым к современному железнодорожному транспорту. В этой связи она сталкивается с проблемой смещения акцента в сторону грузового автомобильного транспорта. Финляндия сообщила о проблемах, которые возникли в зимний период в течение двух предыдущих лет. В настоящее время планируется модернизировать систему управления железнодорожным движением и стрелочные переводы.

#### **IV. Внутренний водный транспорт**

22. В недавно изданной Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе указывалось, что рыночная доля внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК снижается. 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 (ВВТ). В качестве основных препятствий, сдерживающих модернизацию инфраструктуры внутреннего водного транспорта, является, по сообщениям, экономический кризис и отсутствие средств. В дополнение к нехватке надлежащей инфраструктуры еще одним барьером на пути к повышению эффективности является, как указывается в сообщениях, устаревший флот. Кроме того, важный момент заключается и в том, что внутренний водный транспорт стоит перед угрозой

снижения своих экологических показателей. Одним из существенных недостатков в этом плане является использование устаревших судов и неиспользование альтернативных видов топлива.

23. Сербия указывает, что основными проблемами на внутреннем водном транспорте является низкий уровень его использования для грузовых перевозок и ограниченный грузооборот на внутреннем рынке. Болгария отметила, что одной из основных мер, которые принимаются в настоящее время, является ускоренная реализация инфраструктурных проектов в области внутреннего водного транспорта. Хорватия отмечает дальнейшую реализацию на практике системы речной информации в области внутреннего судоходства в порядке осуществления двух важных стратегических документов в этой сфере: стратегии развития внутреннего водного транспорта (2008–2018 годы) и среднесрочного плана развития внутреннего судоходства и внутренних портов (2009–2016 годы). Литва отмечает в качестве основного препятствия недостаточный уровень развития сектора внутреннего водного транспорта (устаревший флот, эксплуатируемый на протяжении более 30 лет, а также различия в глубине на отдельных участках основных внутренних водных путей международного значения: Каунас – Клайпеда). Канада сообщила, что в результате внесения поправок в Закон об охране судоходных путей (ЗОСП) произведена рационализация процесса анализа на федеральном уровне, осуществляемого по линии Программы охраны судоходных путей.

## V. Интермодальные перевозки

24. В 35 странах – членах ЕЭК насчитывается более 144 грузовых комплексов или логистических центров. 12 правительств сообщили о том, что они уже разработали генеральный план развития своей отрасли логистики и 11 стран – своего сектора интермодальных перевозок.

25. Один из самых важных вопросов, который выявился в ходе анализа ответов, заключается в географическом расположении страны – фактор, который дает конкурентные преимущества в области логистики. 23 правительства сообщили, что их страны обладают соответствующими конкурентными преимуществами в области транспортной логистики, а шесть отметили, что конкурентные преимущества их стран в области логистики непосредственно связаны с инициативами и инвестициями в частном секторе.

26. Албания отметила, что уровень развития системы комбинированных – интермодальных перевозок в Албании низок. Взаимодействие между различными видами транспорта слабое, что обусловлено главным образом нехваткой надлежащей портовой и железнодорожной инфраструктуры. Правительство Армении утвердило программу строительства международного логистического центра и транспортной инфраструктуры. Правительство Канады приняло национальные директивные принципы работы стратегических перевалочных пунктов и торговых коридоров в порядке поддержки конкретных стратегий и реализации географических, торговых и транспортных возможностей в основных районах. Правительство Федеративной Республики Германии разработало план действий в области грузовой транспортной логистики.

27. Страны сообщили, что их географические – логистические преимущества в области конкуренции заключаются в следующем:

а) Болгария сообщила, что она обладает целым рядом конкурентных преимуществ в области логистики и транспорта, таких как географическое рас-

положение, стабильная политическая и экономическая ситуация, плотность железнодорожной и автомобильной сетей и связь между речным и морским транспортом;

b) Хорватия отметила, что прекрасное положение ее страны позволяет создать связи между Западной и Юго-Восточной Европой и между Центральной Европой и странами Адриатического и Средиземного морей;

c) Греция сообщила, что она является естественными "воротами" ЕС для стран Дальнего Востока;

d) Италия сообщает о том, что географическое положение Италии в Средиземном море обеспечивает ей потенциальные преимущества на морских маршрутах, связывающих Азию и Европу.

28. По сообщениям, в 2010 году увеличение объема несопровождаемых и сопровождаемых транспортных операций составило 8%. Хотя посткризисные уровни еще не достигнуты, все же объем международных перевозок в 2010 году увеличился на 9% (3,52 млн. TEU), в то время как объем национальных перевозок увеличился на 6% (2,54 млн. TEU). В 2010 году возникли конкретные проблемы, обусловленные отсутствием железнодорожных вагонов, оснащенных карманами, на которых можно было бы перевозить полуприцепы.

29. Объем интермодальных перевозок в автомобильном – железнодорожном сообщении в первой половине 2011 года продолжал расти. Однако во второй половине 2011 года эта тенденция стала замедляться. Перспективы на 2012 год неблагоприятны, поскольку на экономический рост в Европе негативно скажутся меры экономии, принятые в целом ряде европейских стран. Кроме того, ситуация с трансальпийскими перевозками усложнится в результате запланированного временного закрытия железнодорожной Бреннерской линии в 2012 году в целях производства работ по техническому обслуживанию и реконструкции, что может привести к снижению надежности и соблюдения графика движения и в то же время к увеличению расходов.

## **VI. Правила в области транспортных средств**

30. Политическое давление в плане реализации на практике технических новшеств весьма велико, прежде всего в плане создания экологически чистых транспортных средств, обладающих множеством самых современных характеристик в области безопасности. Кроме того, речь уже идет не о технической модернизации, а о техническом переходе с традиционных на новые и весьма новые решения. Здесь достаточно сказать об автоматической системе экстренного торможения, которая автоматически выявляет вероятность лобового столкновения, предупреждает водителя и приводит в действие тормозную систему транспортного средства, с тем чтобы остановить его и/или избежать столкновения. Аналогичным образом система предупреждения о выходе за пределы полосы движения (СПВП) представляет собой еще одну новую систему транспортных средств, повышающую их безопасность. Однако добиться отдачи от инвестиций в повышении безопасности транспортных средств можно будет только в том случае, если такая же работа будет проводиться и в области дорожной инфраструктуры.

31. Новые технологии могут обеспечить множество решений прошлых и нынешних проблем, однако по мере того, как они открывают новые возможности, они также наталкиваются и на новые проблемы. Например, гибридные транс-



портные средства и электромобили имеют то преимущество, что они бесшумны. Если для одних это, образно говоря, лакомство, то для других – отравка, поскольку в случае тех, у кого слабое зрение и кто в большей степени реагирует на звук, они – в случае бесшумных транспортных средств – практически не в состоянии определить для себя их приближение, наличие и/или начало движения. Поэтому специалисты, разрабатывающие Правила, например в рамках Всемирного форума ЕЭК ООН (WP.29), считают необходимым предусмотреть обязательное использование слышимых акустических устройств, срабатывающих в том случае, когда транспортное средство движется на малой скорости (величина скорости подлежит определению).

32. Сейчас, когда технический прогресс во многих случаях носит революционный характер, автомобильная промышленность и ее рынки претерпевают существенные изменения. По аналогии с рынками авиационных перевозок, которые были потрясены и потрясены до основания в результате появления перевозчиков, предлагающих билеты по низкой стоимости, в секторе автомобильного транспорта также появились изготовители, предлагающие низкие цены в странах с формирующейся рыночной экономикой, в которых проживают новые потребители.

## VII. Изменение климата

33. Правительства 30 стран сообщили о том, что они принимают меры, связанные с изменением климата. 60% этих стран принимают меры как по смягчению последствий, так и по адаптации к изменению климата, а 40% – только по смягчению последствий.

34. Страны сообщили о многих новаторских программных мерах, связанных с изменением климата:

а) Бельгия приняла в 2010 году целый ряд мер в связи с изменением климата, таких как выплата компенсации за использование велосипедов, скидки при покупке новых транспортных средств, меры по предоставлению экобонусов и применению экосанкций, льготы в случае использования автомобилей, принадлежащих компаниям;

б) правительство Канады выделит на следующие пять лет 149 млн. долл. на реализацию инициатив в области адаптации к изменению климата;

в) в настоящее время правительство Болгарии координирует разработку третьего национального плана действий по изменению климата, который должен быть осуществлен в период 2013–2020 годов;

г) правительство Дании приняло целый ряд мер в целях снижения выбросов CO<sub>2</sub> к 2020 году на 40% по сравнению с 1990 годом;

д) Республика Таджикистан выделила 50 млн. долл. США на разработку и осуществление проектов в области изменения климата;

е) правительство Украины утвердило национальный план действий по осуществлению положений Киотского протокола;

ж) Норвегия сообщила, что погодные условия и холодная зима с обильными снегопадами нанесла ущерб транспортной инфраструктуре.

35. В ответах правительств подтверждается необходимость разработки и использования стандартного метода оценки для мониторинга выбросов CO<sub>2</sub> на

внутреннем транспорте, включая соответствующий инструмент преобразования данных транспортной политики. Эту потребность в разработке такого инструмента позволяет удовлетворить проект, разработанный Отделом транспорта ЕЭК ООН под названием "За развитие будущих систем внутреннего транспорта" (ForFITS).

36. Что касается адаптации к изменению климата, то этой проблеме пока еще не уделяется столь же пристальное внимание, что и смягчению последствий. Этот вывод также находит подтверждение в ответах правительств. Термин "адаптация" характеризует способность той или иной транспортной системы адаптироваться к изменению климата и ограничить потенциальный ущерб. В этой связи Отдел транспорта ЕЭК ООН создал группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. Основная цель этой группы экспертов заключается в выявлении потенциальных климатических последствий для транспортной инфраструктуры, определении издержек климатических последствий для международных сетей внутреннего транспорта и выявлении существующих примеров оптимальной практики.

## **VIII. Интеллектуальные транспортные системы**

37. Двадцать шесть стран, приславших ответы, положительно отреагировали на использование интеллектуальных транспортных систем в своих сетях общественного транспорта. Наиболее популярными видами транспорта, на которые правительства стран – членов ЕЭК ООН устанавливают интеллектуальные транспортные системы (ИТС), являются автобусы, поезда, трамваи и метро.

38. Основное направление и необходимый базовый аспект решения этого вопроса заключается в выработке общего определения интеллектуальных транспортных систем. Кроме того, необходимо упростить эксплуатационную совместимость и архитектуру ИТС.

39. Германия сообщила, что использование ИТС включено в проект "Телематика автомобильного транспорта – 2015" стоимостью 300 млн. евро. Латвия отметила, что в целях эффективного использования транспортной инфраструктуры, а также обеспечения как можно более бесперебойного транзита по территории страны в настоящее время внедряется система международной грузовой логистики и портовой информации (СКЛОИС). Правительство Канады поддерживает использование ИТС посредством внесения своего вклада в проекты, осуществляемые в партнерстве с правительствами провинций и муниципальными органами, а также по линии государственно-частных партнерств (ГЧП). Чешская Республика показывает на примере, что общенациональная система информации о графиках движения (NISTT) обеспечивает гарантируемые государством данные о пассажирских перевозках общественным транспортом для населения, пользователей транспорта и перевозчиков.

## **IX. Транспортная инфраструктура**

40. Трансъевропейская автомагистраль (ТЕА) и Трансъевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ) – основные проекты ЕЭК в области инфраструктуры. В 2011 году был опубликован пересмотренный генеральный план. В соответствии с картой состояния ТЕА вполне возможно, что в 2020 году эта автомагистраль или участки с двойной проезжей частью будут полностью сданы в

эксплуатацию в пяти странах и, с некоторыми исключениями, еще в шести странах. В соответствии с картой состояния ТЕЖ железнодорожные участки с расчетной скоростью движения 160 км/ч в настоящее время созданы в 9 из 25 стран, участвующих в пересмотре.

41. Кроме того, по линии Проекта создания евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) предложен 421 проект на общую сумму, составляющую приблизительно 271 млрд. долл. США. Из них 146 проектов – это проекты в области автомобильного транспорта (47%) общей стоимостью 113 млрд. долл. США (53% от совокупной суммы инвестиций), 121 – железнодорожный проект (39%) общей стоимостью 75 млрд. долл. США (35%) и 44 – иные проекты (14%) общей стоимостью 25 млрд. долл. США (12% от общей суммы инвестиций).

42. Правительство Азербайджана разработало новую стратегию развития транспортных систем для утверждения кабинетом министров. Болгария сообщила, что инфраструктура железнодорожного транспорта находится в плохом состоянии и что субсидии в сектор железнодорожного транспорта увеличиваются, однако объем инвестиционных ресурсов снижается все больше и больше. По линии плана экономических действий Канады было вложено в порядке стимулирования около 500 млн. долл., что позволило модернизировать транспортную инфраструктуру. В 2010 году правительство Хорватии приняло план действий в целях устранения факторов, препятствующих инвестициям в Республике Хорватия, которым предусматривается 50 мер. Кипр сообщил, что основной проблемой, сдерживающей развитие транспорта в стране, является нехватка инфраструктуры. Израиль проинформировал о том, что повышение заторов в движении в городских районах и снижение доли общественного транспорта вынудило правительство вкладывать больше средств в железнодорожные и автомобильные системы. Турция сообщила, что Генеральное управление автомобильных дорог рассмотрело возможность реализации некоторых проектов в области автомагистралей к концу 2023 года за счет государственно-частного финансирования, что позволит удовлетворить спрос на услуги автомобильного транспорта.