


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

 Двадцать седьмая сессия
 Женева, 8–10 сентября 2014 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–7	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	8	3
III. Второе рабочее совещание на тему: "Передовой опыт и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры", организованное совместно Проектом по евро-азиатским транспортным связям, проектами Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), а также Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (пункт 2 повестки дня).....	9–13	4
IV. Рабочее совещание на тему: "Тенденции и экономики транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМед", и ЕЭК ООН" (пункт 3 повестки дня).....	14–31	6
A. Евро-средиземноморский транспортный проект.....	14–20	6
B. Доклад Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО)	21–22	8
C. Доклад Союза для Средиземноморья (СДС).....	23–24	9
D. Тенденции и экономика транспорта: примеры из региона ЕЭК	25–29	9
E. Евро-средиземноморская транспортная сеть.....	30–31	10

GE.14-21955 (R) 060115 070115



* 1 4 2 1 9 5 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



V.	Связи между портами и внутренними районами и таможенные процедуры: пример программы Средиземноморской сети Европейского союза (пункт 4 повестки дня)	32–34	10
VI.	Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня).....	35–39	11
	A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе создания трансъвропейской транспортной сети	35	11
	B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали.....	36–39	11
VII.	Евро-азиатские транспортные связи (пункт 6 повестки дня)	40–42	12
	A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)	40–41	12
	B. Другие евро-азиатские транспортные инициативы	42	13
VIII.	Изменение климата и транспорт (пункт 7 повестки дня)	43–53	13
	A. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.....	43–46	13
	B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITNS ЕЭК ООН	47–50	14
	C. Выбросы дизельными двигателями.....	51–53	15
IX.	Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 8 повестки дня)	54–65	15
	A. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивый городской транспорт и мобильность	54–55	15
	B. Тенденции и экономика транспорта в 2013–2014 годах: финансирование инфраструктуры транспорта	56–58	16
	C. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе.....	59–61	16
	D. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе ...	62	16
	E. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей	63	17
	F. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН.	64–65	17
X.	Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 9 повестки дня).....	66–68	17
XI.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 10 повестки дня))	69–71	18
	Участие стран, не входящих в ЕЭК, не являющихся договаривающимися сторонами Конвенций ЕЭК ООН, в деятельности ЕВТ и его вспомогательных органов	69–71	18
XII.	Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2015 и 2016 годах (пункт 11 повестки дня)	72	19
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	73	19
XIV.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)	74	19
XV.	Утверждение решений (пункт 14 повестки дня)	75	19

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою двадцать седьмую сессию с 8 по 10 сентября 2014 года. Сессия проходила под председательством г-на Бьёрна Ориволя (Германия). В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Албании, Беларуси, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Германии, Израиля, Испании, Италии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Румынии, Российской Федерации, Сербии, Турции, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.
2. В соответствии со статьей 11 круга ведения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций на сессии присутствовали представители Алжира, Афганистана, Иордании, Марокко и Туниса.
3. Также присутствовал представитель Европейского союза (Объединенный исследовательский центр).
4. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: секретариат Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), Центральное управление проектов ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН.
5. Были также представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) и Евразийская экономическая комиссия.
6. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Международная автодорожная федерация (МАФ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
7. По приглашению Секретариата в работе совещания приняли участие представители Центра профессиональной подготовки в секторе транспорта и логистики, "КМС Камерон Маккенна ЛЛП", Фракийского университета им. Демокрита, Проекта "ЕвроМед" в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта, "Ивоник индастриз АГ", "Фит консалтинг", Международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" (КСТП), Международной ассоциации по мультимодальным перевозкам (МАМП), "Капш трафикком АГ", Кластера интермодальных перевозок – КИП, Национального технического университета Афин, "ПрайсуотерхаусКуперс ЛЛП".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/55

8. Рабочая группа утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/55).

III. Второе рабочее совещание на тему: "Передовой опыт и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры", организованное совместно Проектом по евро-азиатским транспортным связям, проектами Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), а также Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

9. Секретариат приветствовал участников рабочего совещания и особо указал на проблемы финансирования транспортной инфраструктуры. Была подчеркнута важность современной и эффективной транспортной инфраструктуры, а также разработки новаторских и новых инструментов ее финансирования. Кроме того, в качестве одного из основных вопросов для рассмотрения на рабочем совещании было упомянуто определение объема расходов на транспортную инфраструктуру. Это один из важных и сложных параметров, учитываемых правительствами при расчете расходов на строительство.

10. Участники:

а) напомнили о том, что системы взимания платы с большегрузных транспортных средств (БТС) прошли в своем развитии три основных этапа: а) косвенные сборы с пользователей, б) сборы с учетом времени ("виньетка") и с) сборы с учетом расстояния (дорожная пошлина);

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

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

д) 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);

е) 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;

ф) отметили, что существуют различные модели ГЧП, такие как традиционная модель ГЧП (проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация), финансирование строительства (проектирование, строительство, финансирование) и финансирование после завершения строительства (концессии/приватизация после завершения строительства):

и) при традиционной модели ГЧП государственный сектор лишь оплачивает получаемые услуги, а частному сектору предлагается брать на

себя полные издержки. Существует детализированное распределение рисков, а также имеется множество международных прецедентов;

ii) при модели финансирования строительства строительные риски перекладываются на частный сектор, сокращается размер расходов ГЧП на этапе после строительства, обеспечивается оперативная гибкость и существует потребность в краткосрочном финансировании, что предполагает повышение ликвидности на банковских рынках;

iii) при модели финансирования после строительства сокращается размер премии за риск на этапе строительства, а также обеспечивается гибкость на этапе проектирования и строительства и устраняются значительные сложности в процессе закупок.

g) 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; согласились с тем, что контрольные параметры расходов на строительство могут использоваться для определения сметы расходов и для контроля за изменениями в расходах по проектам;

h) 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; отметили, что различные виды перевозок имеют различные компоненты их затрат на инфраструктуру;

i) согласились с тем, что к основным параметрам, влияющим на расходы на транспортную инфраструктуру, относятся экономическое развитие страны, наличие природных ресурсов для энергетики (сокращение расходов на топливо), качество строительства, тип местности/почвы и топографии, соответствующие экологические параметры городских агломераций и т.д. и расходы на экспроприацию территорий.

11. Рабочее совещание продемонстрировало сложность основных вопросов, связанных с финансированием транспортной инфраструктуры, и необходимость дальнейшего анализа данной проблемы в регионе ЕЭК. Рабочая группа высоко оценила прекрасные выступления участников, отметила их чрезвычайную информативность и полезность и просила секретариат учесть итоги обсуждений в ходе рабочего совещания при подготовке следующей публикации по тенденциям и экономике транспорта, а также включить материалы этих выступлений в качестве тематических исследований или примеров положительного опыта.

12. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат на основе полученных экспертами материалов подготовить для следующей сессии официальный документ по вопросам определения контрольных параметров расходов на транспортную инфраструктуру. В него следует включить предложения относительно возможных будущих мер, которые необходимо принять Рабочей группе по данному вопросу.

13. Отчет о проведении этого рабочего сообщения и все соответствующие материалы представлены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unecce.org/trans/main/wp5/wp5_workshop7.html.

IV. Рабочее совещание на тему: "Тенденции и экономика транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМед", и ЕЭК ООН" (пункт 3 повестки дня)

A. Евро-средиземноморский транспортный проект

Документация: неофициальный документ № 2

14. В первой половине дня 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 ЕЭК ООН и "ЕвроМед", приняли участие делегация "ЕвроМед" в составе 18 страновых экспертов из 6 стран "ЕвроМед" и 4 эксперта "ЕвроМед". После представления проекта "ЕвроМед" в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГ), сделанного г-ном Михалисом Адамантиадисом, руководителем группы по проекту АЖГ "ЕвроМед" и экспертом по вопросам автомобильного транспорта, эксперты из трех стран "ЕвроМед", а именно Иордании, Марокко и Туниса, получили возможность рассказать о тенденциях и стратегическом планировании в секторе транспорта и его развитии, а также об основных проблемах в своих странах.

15. Участники отметили, что финансируемый ЕС проект АЖГ "ЕвроМед" в настоящее время разрабатывается в рамках Европейской инициативы соседства и партнерства (ЕИСП) – Юг. Эта инициатива 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.

16. Деятельность по проекту привела к ощутимым результатам, некоторые из которых кратко излагаются ниже:

а) В Алжире было принято новое законодательство по вопросу о внедрении цифрового тахографа.

б) Иордания осуществляет подготовленную в рамках проекта "дорожную карту" присоединения к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и его осуществления. Систематические усилия стран-партнеров "ЕвроМед", а также усилия по проекту во многом способствовали процессу открытия Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, участвующих в международных автомобильных перевозках (ЕСТР), для стран, не являющихся членами ЕЭК ООН.

в) После проведения соответствующей подготовки и учебной поездки в Падую в Марокко полным ходом идет осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).

г) Странами – партнерами "ЕвроМед", не являющимися Договаривающимися сторонами соглашений СПС и ДОПОГ, рассматривается вопрос о присоединении к этим соглашениям. Министерство внутренних дел Марокко в

настоящее время готово к осуществлению подготовленной в рамках проекта "дорожной карты" по организации и регулированию парка такси.

е) Израиль использует подготовленную экспертами "ЕвроМед" по железнодорожным вопросам техническую документацию в целях применения ее в качестве официальных нормативных положений министерства транспорта.

ф) Тунис использует подготовленное экспертами качественное справочное пособие по железнодорожным пассажирским перевозкам.

г) Иордания получила руководящие принципы, касающиеся расследования железнодорожных происшествий, и в настоящее время выразила заинтересованность в получении дополнительной помощи в деле создания собственной группы по вопросам расследования дорожно-транспортных происшествий при министерстве транспорта.

17. ЕЭК ООН является одним из стратегических партнеров в рамках проекта АЖГ "ЕвроМед". С учетом того, что автотранспортный компонент проекта АЖГ "ЕвроМед" направлен главным образом на облегчение международных перевозок посредством согласования стандартов и норм, содействия безопасности наземного транспорта и эффективности трансграничных перевозок, эксперты из Отдела транспорта ЕЭК ООН на регулярной основе принимали участие в различных региональных и национальных учебных мероприятиях, организуемых в рамках проекта АЖГ "ЕвроМед". Кроме того, была представлена совместная публикация ЕЭК ООН, МСАТ и "ЕвроМед" на трех языках (английском, французском и арабском), касающаяся основных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта. Конкретными результатами сотрудничества между ЕЭК ООН и АЖГ "ЕвроМед" стали организация однодневного посещения ЕЭК ООН во Дворце Наций в Женеве и проведение двух рабочих совещаний.

18. Представитель Иордании г-жа Далал Абдулхафез Фалах аль-Ханайафех сообщила, что Национальная транспортная стратегия позволит обеспечить целостность инфраструктуры Иордании и ее интеграцию в инфраструктуру региона, повысить функциональную совместимость с соседними странами и Европой, обеспечить техническую эффективность и взаимосвязанность национальной сети, а также безопасность, социальную интеграцию и экологическую устойчивость. Несмотря на сокращение объема торговли Королевства с другими странами и на своей территории в результате международного экономического кризиса и политических волнений на Ближнем Востоке, что непосредственно отражается на национальной экономике, Иордания стремится к улучшению общественного транспорта (скоростного автобусного сообщения и трамвайного обслуживания), повышению безопасности, охране окружающей среды, разработке проекта создания Иорданской национальной железнодорожной магистрали, который СДС включил в число приоритетных проектов (протяженность приблизительно 950 км; объем капиталовложений – 1,9 млрд. евро), и согласованию технических параметров для обеспечения эксплуатационной совместимости различных видов транспорта.

19. Представитель Марокко г-жа Лалла Бахиджа Бусетта упомянула в качестве наиболее важных и сложных задач в области грузовых перевозок дальнейшее укрепление структуры сектора за счет проведения аттестации на профессиональную компетентность и введения специализированных экзаменов, организуемых министерством транспорта, подготовки на постоянной основе специалистов по вопросам транспорта и безопасности дорожного движения, а также создания комитета для проведения консультаций между властями и специа-

листами данного сектора. В число других задач входит расширение использования книжек МДП, открытие новых рынков, внедрение цифрового тахографа, а также осуществление положений СПС и ДОПОГ для доведения национальных технических стандартов сертификации транспортных средств до уровня международных стандартов.

20. Представитель Туниса г-н Фраж Али, касаясь перевозки грузов автомобильным транспортом, отметил, что перевозка грузов в частных целях и перевозка грузов для клиентов с использованием транспортных средств до 12 т осуществляется бесплатно, и для нее не требуется получения какого-либо разрешения. Тунис сталкивается с рядом проблем в сфере автомобильных перевозок грузов, в том числе связанных с применением цифрового тахографа, требованием наличия первоначальной квалификации и проведения непрерывного обучения для профессиональных водителей, разработкой нормативно-правовой и технической платформы, а также стандартными процедурами для технических предписаний и правил, касающихся транспортных средств и их периодического осмотра. В заключение он отметил, что одним из основных проектов в области транспорта в этой стране является создание к 2029 году комплексной транспортной системы, которая будет состоять из пяти линий общественного транспорта, движущегося по отведенной для него полосе, две из которых будут предназначены для трамваев и три – для скоростного автобусного сообщения, при одновременном развитии сети скоростного железнодорожного сообщения.

В. Доклад Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО)

Документация: неофициальный документ № 3

21. Представитель СЕТМО внес на рассмотрение доклад о деятельности СЕТМО за последнее время (неофициальный документ № 3). Он указал, что транспортная инфраструктура региона ГМТЗС 5+5 в тесном сотрудничестве со странами:

- a) планирует приоритетные объекты инфраструктуры, которые определяют сеть, объединяющую все страны-члены;
- b) разрабатывает региональный проект создания прибрежной сети услуг по обеспечению безопасности морского судоходства;
- c) завершает центральные участки до строительства трансмагрибской магистрали и ее проектирования и продления в направлении Ливии и Мавритании (проект СДС);
- d) координирует работу по строительству трансмагрибской магистрали;
- e) проектирует интегрированную и взаимосвязанную трансмагрибскую железнодорожную магистраль.

22. Рабочая группа выразила признательность секретариату СЕТМО за его всеобъемлющий доклад и просила представить на ее следующей сессии в 2015 году обновленную информацию о деятельности СЕТМО.

С. Доклад Союза для Средиземноморья (СДС)

Документация: неофициальный документ № 4

23. Союз для Средиземноморья подготовил доклад о своей деятельности (неофициальный документ № 4):

- a) учебные мероприятия ЛОГИСМЕД (ЛОГИСМЕД-УМ);
- b) завершение центрального участка трансмагрибской автомагистрали;
- c) проект создания Иорданской национальной железнодорожной магистрали в рамках региональной железнодорожной сети (ПИНЖ);
- d) приоритетные проекты в рамках транссредиземноморской транспортной сети (ТСС-Т).

24. Рабочая группа выразила признательность секретариату СДС за его всеобъемлющий доклад и просила представить на ее следующей сессии в 2015 году обновленную информацию о деятельности СДС.

Д. Тенденции и экономика транспорта: примеры из региона ЕЭК

Документация: неофициальный документ № 5

25. Представители стран ЕЭК сообщили о тенденциях и политике в области транспорта в своем регионе.

26. Представитель Швеции, г-н Кристер Сандберг, указал, что государственное учреждение "Трафиканалис", созданное 1 апреля 2010 года, предоставляет директивным органам надлежащие конструктивные рекомендации по вопросам политики, а также сообщает результаты обзоров и анализа, дает советы в отношении последующих мер и готовит оценку предлагаемым и осуществляемым мерам в области транспортной политики и представляет официальные статистические данные по секторам транспорта и связи, в том числе по транспортным обследованиям и обследованиям товарных потоков. Был представлен полный доклад о различных видах транспорта и транспортной инфраструктуре Швеции.

27. Представитель Российской Федерации г-н Сергей Егоршев указал на необходимость обновления стратегии Российской Федерации в области транспорта. Основные цели этой стратегии заключаются в следующем:

- a) создание единой транспортной системы;
- b) обеспечение наличия и надлежащего качества транспортных и логистических услуг в сфере грузовых перевозок;
- c) обеспечение наличия и надлежащего качества транспортных услуг для населения;
- d) повышение безопасности транспортной системы;
- e) интеграция российской транспортной системы в общемировую и расширение возможностей транзита;
- f) уменьшение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

28. Представитель Польши и Председатель Комитета по внутреннему транспорту г-н Ежи Кленьевски указал, что цели стратегии развития транспорта на период до 2020 года (с перспективой до 2030 года) в Польше состоят в следующем:

а) создание комплексной транспортной системы, главным образом за счет инвестиций в инфраструктуру;

б) создание благоприятных условий для успешного функционирования рынков транспортных услуг и развития эффективных транспортных систем.

29. Ключевым инструментом в области финансирования развития ТЕС-Т будет новый механизм – Фонд соединения Европы (ФСЕ). Была представлена подробная информация.

Е. Евро-средиземноморская транспортная сеть

30. Никаких докладов по этому пункту повестки дня Европейской комиссией представлено не было.

31. Рабочая группа выразила признательность представителям проекта "ЕвроМед" и секретариатов СЕТМО и СДС и, в частности, всем ораторам за прекрасно подготовленные выступления. Рабочая группа признала важность обмена информацией и опытом в области транспортной политики и передовой практики. Рабочая группа просила секретариат по мере возможности приглашать ораторов и представлять инициативы, подобно проекту "ЕвроМед", на своих сессиях. Рабочая группа предложила организовать рабочее совещание, в рамках которого можно было бы рассмотреть все инициативы в области инфраструктурных проектов, касающихся транспортных коридоров.

V. Связи между портами и внутренними районами и таможенные процедуры: пример программы Средиземноморской сети Европейского союза (пункт 4 повестки дня)

32. Главная цель проекта Средиземноморской сети состоит в создании и обеспечении функционирования в Средиземноморье 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. Кроме того, она будет осуществляться посредством создания в портах информационных систем.

33. 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.

34. Была представлена информация о различных примерах в Албании, Италии, Испании и Хорватии. Рабочая группа приняла к сведению материалы,

представленные экспертами, и поблагодарила экспертов за их участие. Рабочая группа вновь заявила о своем интересе к вопросам связи между портами и внутренними районами. Она также приняла к сведению информацию о связях между портами и внутренними районами, подготовленную программой Средиземноморской сети. Она просила секретариат изучить возможности дальнейшего сотрудничества Рабочей группы с программой Средиземноморской сети и ее платформы мониторинга связей между портами и внутренними районами и представить на ее следующей сессии информацию по этому вопросу для ее рассмотрения.

VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ № 7

35. Рабочая группа выразила секретариату признательность за подготовку в сотрудничестве с Европейской комиссией неофициального документа № 7 и краткое сообщение о ходе создания трансъвропейской транспортной сети. Рабочая группа просила Европейскую комиссию и впредь информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, а также представить обновленные данные на ее двадцать восьмой сессии в 2015 году.

B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2014/1, ECE/TRANS/WP.5/2014/2

36. Рабочая группа высоко оценила представленную руководителем и заместителем руководителя проекта ТЕЖ обновленную информацию о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕЖ 2014 году, вновь заявила о своей поддержке проекта и просила руководителей проекта представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в проекте ТЕЖ на ее двадцать восьмой сессии в 2015 году.

37. Рабочая группа отметила следующую деятельность, проведенную в течение 2014 года:

a) работа над новой стратегией ТЕЖ в целях поиска новых возможностей реализации проекта и разработки уникальной концепции современного и высокоэффективного международного проекта;

b) сотрудничество в рамках проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), с Группой экспертов по единому железнодорожному праву (GEURL) и Группой экспертов по безопасности на железнодорожных переездах;

c) сотрудничество с Европейской сетью обмена передовым опытом в области железнодорожных исследований в целях поиска общего подхода к использованию механизма Европейского союза по финансированию деятельности в области научных исследований, развития и образования в интересах наших железнодорожных компаний;

d) поездки в Германию, Венгрию и Италию с целью привлечь их к присоединению к проекту ТЕЖ.

38. Рабочая группа высоко оценила представленную секретариатом совместно с руководителем проекта ТЕА обновленную информацию о деятельности по проекту в 2014 году, вновь заявила о своей поддержке проекта и просила руководителя проекта представить на ее двадцать восьмой сессии в 2015 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в проекте ТЕА.

39. Рабочая группа отметила следующую деятельность, проведенную в течение 2014 года:

a) обмен знаниями: распространение знаний, опыта, ноу-хау и стратегий, программ и процедур в областях финансирования инвестиций, повышения безопасности дорожного движения, технического обслуживания и управления активами, осуществления инвестиций, создания интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и охраны окружающей среды и изменения климата;

b) практическое сотрудничество: строительство дорог, эксплуатационная совместимость ИТС и региональные проекты в странах-участницах или наблюдателях проекта ТЕА;

c) сотрудничество с внешними заинтересованными сторонами, такими как Международная программа обмена опытом в области дорожного строительства, Европейская комиссия, Центральноевропейская инициатива и т.д.

VII. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 6 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/20

40. Секретариат проинформировал Рабочую группу о ходе работы Группы экспертов по ЕАТС и о последних изменениях на этапе III проекта ЕАТС (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/20). Рабочая группа приняла к сведению прогресс, достигнутый Группой экспертов ЕАТС, и просил секретариат представить на следующей сессии обновленную информацию об этой работе.

41. Рабочая группа отметила следующие достигнутые успехи в работе группы экспертов:

a) Группа экспертов провела обстоятельный обмен мнениями относительно важности портов как начальных и конечных пунктов железнодорожных и автомобильных маршрутов ЕАТС между Азией и Европой. Поскольку проектом ЕАТС охвачено по меньшей мере 20 портов, связанных с внутренними районами, Группа просила секретариат в будущем приглашать представителей этих портов для участия в ее совещаниях.

b) Экспертам следует подготовить комплексные графики движения и тарифы железнодорожных услуг, предоставляемых грузовыми поездами на маршрутах ЕАТС. Эксперты согласились с необходимостью подготовки и реализации в сотрудничестве с различными партнерами более ответственных и сложных задач. Представители Международного союза железных дорог, секретариата Организации экономического сотрудничества, Литовских железных до-

рог и Российских железных дорог обещали, что они будут содействовать предоставлению обновленных графиков движения и тарифов на маршрутах ЕАТС.

с) Группа отметила, что для обеспечения функционирования евро-азиатских транспортных связей необходимо учитывать потребности заинтересованных сторон, контролирующих грузы, таких как производители, трейдеры и экспедиторы грузов, а также устранить препятствия, с которыми они сталкиваются во время транспортировки по коридорам ЕАТС.

В. Другие евро-азиатские транспортные инициативы

42. По этому пункту повестки дня никакой информации представлено не было.

VIII. Изменение климата и транспорт (пункт 7 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2014/3 и публикация ЕЭК ООН

43. Секретариат проинформировал Рабочую группу о публикации ЕЭК ООН по вопросу о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. Эта публикация была представлена в декабре 2013 года и распространена среди всех экспертов и участников группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.

44. Кроме того, Рабочая группа рассмотрела круг ведения для продолжения работы этой группы (ECE/TRANS/WP.5/2014/3), подготовленный Секретариатом. Этот круг ведения основан на утвержденных рекомендациях первой части окончательного доклада Группы.

45. Рабочая группа представила следующие поправки в круг ведения Группы (новый текст выделен жирным шрифтом, зачеркиванием выделен исключенный текст):

a) подпункт а), стр. 1

определение и создание, **по возможности**, ~~перечней критических и чувствительных с точки зрения изменения климата узлов транспортной инфраструктуры в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) транспортных сетей в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), подверженных изменению климата~~, по возможности с использованием географической информационной системы (ГИС);

b) подпункт b), стр. 1

применение/разработка моделей, **методологий, инструментов и передового опыта с целью решения проблемы** потенциальных чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК при различных сценариях изменения климата ~~и их задействование на сетях~~

~~внутреннего транспорта ЕЭК ООН в целях выявления/картографирования "горячих точек" уязвимости, по возможности с использованием ГИС;~~

c) подпункт c), стр. 1 и 2

~~проведение исследований по различным последствиям изменения климата для транспорта; эта работа должна включать тематические исследования~~ **выявление и анализ** тематических исследований с уделением основного внимания потенциальным экономическим, социальным и экологическим последствиям воздействия изменения климата и анализ затрат/выгод вариантов адаптации;

d) пункт 5, стр. 2

~~перевод документов и синхронный перевод для ее заседаний в ходе, по крайней мере, четырех~~ **всех** сессий, проводимых во Дворце Наций в Женеве, на английский, французский и русский языки будут осуществляться силами ЕЭК ООН.

46. Рабочая группа утвердила круг ведения для второго этапа работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним с внесенными в него изменениями. Кроме того, Рабочая группа одобрила изменение названия Группы экспертов с Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним на Группу экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Рабочая группа просила Секретариат представить этот круг ведения на следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту для утверждения.

В. Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITS ЕЭК ООН

47. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в 2013–2014 годах в рамках проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций.

48. Устойчивое развитие транспорта можно оценить в рамках ForFITS благодаря моделированию стратегий "Недопущения–Изменения–Улучшения" с учетом ожидаемого изменения соответствующих макроэкономических показателей. С инструментом ForFITS можно ознакомиться в Интернете, где также размещено 300-страничное руководство для пользователей, охватывающее всю необходимую информацию по вопросу о том, как использовать ForFITS, и содержащее практические примеры для облегчения процесса самостоятельного обучения.

49. На заключительном этапе осуществления проекта были организованы региональные и национальные семинары по вопросам укрепления потенциала. Их цель заключалась в повышении осведомленности в отношении выбросов диоксида углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, а также в предоставлении информации об инструменте ForFITS. По мере возможности региональные и национальные семинары-практикумы проводились в увязке с началом осуществления экспериментальных проектов. В ходе экспериментального этапа ForFITS был опробован в следующих семи странах пяти регионов Организации Объединенных Наций: Венгрии, Таиланде, Тунисе, Франции, Черногории, Чили и Эфиопии.

50. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию в отношении инструмента ForFITS и вновь заявила о своей поддержке дальнейшей разработки этого инструмента. Рабочая группа просила секретариат представить на ее следующей сессии информацию о любых изменениях по данному вопросу.

С. Выбросы дизельными двигателями

Документация: публикация ЕЭК ООН

51. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о дискуссионном документе "Выбросы дизельными двигателями: мифы и реальность", который был подготовлен секретариатом.

52. Цель дискуссионного документа заключается в следующем:

- a) представление сбалансированной точки зрения в связи с продолжающимися спорами вокруг вопроса о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями на здоровье человека и окружающую среду;
- b) подведение итогов последних исследований о вредных последствиях выбросов дизельными двигателями для здоровья населения;
- c) представление информации о выбросах дизельными двигателями в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт;
- d) проведение обзора последних изменений в политике в области сокращения выбросов загрязняющих веществ в целях решения проблем здравоохранения и экологических проблем;
- e) рассмотрение любых технических достижений, связанных с дизельными двигателями с целью сокращения и даже ликвидации вредных последствий для здоровья населения.

53. Рабочая группа высоко оценила работу секретариата и просила представить на следующей сессии информацию о любых изменениях в этой области.

IX. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 8 повестки дня)

А. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивый городской транспорт и мобильность

Документация: публикация ЕЭК ООН

54. Секретариат проинформировал Рабочую группу о публикации "Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивый городской транспорт и мобильность", подготовленной секретариатом на основе материалов, представленных странами. Секретариат указал, что публикация почти завершена и остается лишь провести работу по ее окончательному редактированию и форматированию. Ожидается, что публикация выйдет до конца 2014 года.

55. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию и высоко оценила проделанную работу. Рабочая группа просила секретариат завершить подготовку доклада и приступить к его опубликованию.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2013–2015 годах: финансирование инфраструктуры транспорта

56. Секретариат представил дополнительную информацию о теме публикации, касающейся тенденций и экономики транспорта (ECE/TRANS/WP.5/2013/3): Финансирование инфраструктуры транспорта в период 2013–2015 годов.

57. Рабочая группа напомнила (ECE/TRANS/WP.5/50, пункты 30–32), что она одобрила предложение секретариата о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и намечающихся тенденций в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК, причем, по возможности, с конкретной темой. Секретариат высказал мнение, что по причине ограниченности ресурсов и времени эта публикация должна выходить раз в два года, а не ежегодно. Рабочая группа одобрила это предложение секретариата.

58. Рабочая группа просила секретариат использовать данные, предоставленные странами в ходе прошлогоднего рабочего совещания по финансированию транспортной инфраструктуры и рабочего совещания текущего года на тему "Передовой опыт и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры", и по возможности не рассылать вопросники по этой публикации. Рабочая группа просила секретариат проинформировать ее о проекте этой публикации на ее следующей сессии в 2015 году.

С. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе

Документация: неофициальный документ № 8

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

60. Сообщение МСАТ было в основном посвящено кризису МДП и рискам и убыткам, связанным с автотранспортными операциями, а также отсутствию системы гарантий. Согласно МСАТ, транспортным операторам приходится тратить до 25% больше времени на административную работу, связанную с гарантийными и смежными услугами. Рабочая группа отметила, что, по информации МСАТ, в предстоящие годы ежегодные потенциальные потери, связанные с неуплатой таможенных пошлин, могут достичь 6 млрд. долл. США при 5% случаев нарушений.

61. Рабочая группа выразила МСАТ признательность за представленные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе автомобильного транспорта и предложила МСАТ представить на ее двадцать восьмой сессии в 2015 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

Д. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе

Документация: неофициальный документ № 8

62. По этому пункту повестки дня никакой информации представлено не было.

Е. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей

63. По этому пункту повестки дня никакой информации представлено не было.

Г. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН

64. Секретариат проинформировал Рабочую группу об анализе статистических данных ЕЭК по транспорту. Рабочая группа по статистике транспорта осуществляет сбор и распространение статистических данных о транспорте, в том числе об автомобильном движении, дорожно-транспортных происшествиях и железнодорожном движении. Разрабатываются единые методологии для облегчения и совершенствования процедур сбора информации об автомобильных и железнодорожных потоках и параметрах инфраструктуры посредством проведения обследований и обзоров. Давней традицией является электронное обследование дорожного движения. Оно представляет собой уникальное международное обследование дорожного движения, позволяющее получить сопоставимые данные о транспортных потоках на основных европейских дорогах. Оно также является важным инструментом транспортной политики. Распространение статистических данных о транспорте осуществляется путем издания публикаций (Ежегодного бюллетеня статистики транспорта (БСТ) и Статистики дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке) и размещения данных электронных обзоров автомобильного и железнодорожного движения и через сетевую базу данных.

65. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом. Она просила секретариат представить на ее следующей сессии дополнительную информацию по вопросу о статистике транспорта в регионе ЕЭК.

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

Документация: неофициальный документ № 10

66. Региональный советник Отдела транспорта проинформировал Рабочую группу о деятельности в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой. Рабочая группа отметила, что помощь в области транспорта направлена (не ограничиваясь этим) на укрепление потенциала стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии, в частности стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, помощь, имеющая отношение к работе Отдела транспорта, предоставляется и другим государствам-членам. Деятельность по оказанию технической помощи направлена на присоединение к правовым документам, нормам и стандартам Организации Объединенных Наций и их применение, передачу ноу-хау, а также на обмен передовым опытом в области транспорта.

67. Рабочая группа, в частности, отметила следующую деятельность:

а) восьмой этап реализации финансируемого по линии СРООН проекта "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной эко-

номикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции";

б) одной из постоянных областей проводимой Отделом транспорта работы по наращиванию потенциала является деятельность в рамках ПРГ-ТПГ СПЕКА. В этот период основное внимание в рамках этой деятельности было сосредоточено на перевозке опасных грузов с целью содействия присоединению к правовым документам ЕЭК ООН и устранению несоответствия между фактом участия в качестве одной из договаривающихся сторон в какой-либо международной конвенции или соглашении и недостаточно эффективным осуществлением их положений;

с) региональные рабочие совещания по наращиванию потенциала в области упрощения процедур пересечения границ и транзитных перевозок были проведены в Баку (Азербайджан), Пекине (Китай), и Дубае (Объединенные Арабские Эмираты).

д) в августе 2013 года правительство Беларуси просило Отдел транспорта оказать помощь в оценке существующего потенциала транспортно-логистической системы страны и ее вклада в улучшение интеграции Республики Беларусь в международные производственно-сбытовые цепочки;

е) основная цель стратегии ЕЭК ООН в области интеллектуальных транспортных систем заключается в продвижении новых методов и стратегий, позволяющих ИТС повысить качество жизни и обеспечить устойчивую мобильность в трансграничном контексте. Отдел транспорта ЕЭК ООН совместно с Федеральной государственной службой по вопросам мобильности и транспорта Бельгии занимается организацией в Брюсселе 17 и 18 ноября 2014 года совещания "за круглым столом" на тему "Шаги по созданию будущей культуры вождения и перевозок: технические инновации в интересах безопасной, эффективной и устойчивой мобильности".

68. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о достигнутом прогрессе в технической помощи странам с переходной экономикой и просила секретариат представить информацию на ее следующей сессии.

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

Участие стран, не входящих в ЕЭК, но являющихся договаривающимися сторонами конвенций ЕЭК ООН, в деятельности КВТ и его вспомогательных органов

Документация: ECE/TRANS/240, неофициальный документ № 11

69. Рабочая группа приняла к сведению решения семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (25–27 февраля 2014 года), связанные с ее областями работы.

70. Рабочая группа также отметила, что в ходе семьдесят шестой сессии КВТ было организовано закрытое заседание (только для правительственных делега-

тов) председателей вспомогательных органов КВТ. Это заседание было посвящено обсуждению участия стран, не входящих в ЕЭК, но являющихся договаривающимися сторонами транспортных конвенций и соглашений ЕЭК ООН, в деятельности Рабочей группы и других межправительственных органов ЕЭК ООН. Комитет решил, в частности, поручить секретариату передать соответствующие вопросы рабочим группам для рассмотрения, а также для сбора и обобщения информации, касающейся их мнений и существующей практики, с тем чтобы КВТ мог ознакомиться с ней на своей семьдесят седьмой сессии. Для облегчения выполнения этой задачи секретариат подготовил неофициальный документ № 11, в котором изложены различные применимые положения о круге ведения и правила процедуры и оценивается их актуальность для нынешнего обсуждения.

71. Рабочая группа напомнила о том, что не осуществляет какого-либо международного соглашения и/или конвенции и в этой связи не может внести вклад в обсуждение этого вопроса по существу. Кроме того, Рабочая группа в качестве аналитического центра Отдела транспорта приглашает к участию все правительства, проявляющие интерес к ее обсуждениям, и в рамках своих мероприятий содействует обмену знаниями и опытом и распространению передовой практики среди всех государств, являющихся и не являющихся членами ЕЭК.

XII. Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2015 и 2016 годах (пункт 11 повестки дня)

72. Рабочая группа избрала г-на Кристофа Шоккэрта (Бельгия) Председателем, а г-на Сергея Егоршева (Российская Федерация) заместителем Председателя своих сессий 2015 и 2016 годов.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

73. О каких-либо других вопросах не сообщалось.

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

74. Двадцать восьмую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 7–9 сентября 2015 года.

XV. Утверждение решений (пункт 14 повестки дня)

75. Рабочая группа утвердила перечень основных решений своей двадцать седьмой сессии и поручила секретариату и Председателю подготовить полный текст окончательного доклада для распространения среди членов Рабочей группы с целью получения от них замечаний по другим вопросам помимо тех, которые содержатся в принятом перечне основных решений.