

**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****Аналитическая работа Отдела устойчивого
транспорта****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в 2017 году. Эта работа включала в себя исследования по конкретным вопросам в области транспорта, аналитические оценки, запрашиваемые официальными группами экспертов и целевыми группами, подготовку аналитических документов в поддержку мероприятий, связанных с транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, и рабочих совещаний по укреплению потенциала, а также аналитические исследования, закладывающие прочную основу для управления различными проектами. В записке приводится краткая информация о работе, проделанной Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта, а также Отделом устойчивого транспорта.

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

**I. Аналитическая работа и рабочие совещания
по укреплению потенциала, проводимые Рабочей
группой по тенденциям и экономике транспорта**

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) представляет собой форум для обмена опытом и идеями, связанным, в частности, с трудностями в области развития устойчивого внутреннего транспорта.



Ее мандат позволяет ей играть уникальную роль «мозгового центра» по вопросам перевозок в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

2. В этом качестве WP.5 преследует в своей деятельности следующие цели: выявление глобальных тенденций и изменений, которые могут иметь важные последствия для транспортного сектора, а также проблем в этом секторе; проведение обзоров и анализа факторов на основе информации, полученной от государств-членов, и выработка на основе консенсуса соответствующих стратегических рекомендаций, которые должны способствовать развитию устойчивых транспортных систем.

A. Публикации: исследования

1. Тенденции и экономика транспорта в 2017–2018 годах: мобильность как услуга

3. В этой публикации будут использованы результаты рабочего совещания, организованного в ходе проведения последней сессии WP.5 (сроки). Для комплексного анализа преимуществ, которые мобильность как услуга может обеспечить для общества и национальной экономики, будут задействованы существующие данные, подготовленные национальными статистическими управлениями.

4. Это исследование будет включать в себя данные, анализ и материалы, касающиеся концепции мобильности как услуги, информацию о различных существующих и действующих поставщиках, различные стратегии регулирования таких предприятий в разных государствах, а также вытекающие из исследования новые бизнес-модели.

5. Окончательный проект публикации будет готов для обсуждения и первоначального утверждения на следующей сессии WP.5, которая состоится в сентябре 2018 года.

2. Доклад по этапу III проекта евро-азиатских транспортных связей

6. В соответствии с Совместным заявлением о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, которое было подписано на совещании министров стран – членов ЕЭК по теме «Введение в действие евро-азиатской транспортной сети» 26 февраля 2013 года, на Группу экспертов возлагаются следующие задачи:

а) анализировать, поддерживать и представлять международным финансовым учреждениям и другим донорам высокоприоритетные проекты ЕАТС, технико-экономические обоснования или другие соответствующие исследования в целях облегчения устойчивого долгосрочного финансирования этих проектов;

б) определять потоки грузов (количества и типы), которые могут перевозиться по девяти евро-азиатским железнодорожным и автомобильным маршрутам;

в) облегчать координацию комплексных графиков движения и тарифов для девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов;

г) содействовать использованию евро-азиатских наземных транспортных маршрутов и развитию комплексной стратегии маркетинга;

е) обновлять и совершенствовать прикладную программу для географических информационных систем (ГИС).

7. В заключительном докладе Группы содержится всеобъемлющий анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз и предлагаются стратегии и рекомендации по преодолению основных препятствий и введению евро-азиатских транспортных коридоров в действие.

В. Рабочие совещания

1. Коридоры транспортной инфраструктуры в Европе и Азии

8. В ходе двадцать восьмой сессии (7–9 сентября 2015 года, Женева) Рабочая группа организовала рабочее совещание на тему: «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии». Участники согласились с тем, что, хотя между Европой и Азией существуют и реализуются многочисленные инициативы по развитию транспортных коридоров, взаимодействие между этими инициативами является весьма слабым или отсутствует. В ходе двадцать девятой сессии (5–7 сентября 2016 года, Женева) Рабочая группа одобрила создание центра мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии, который должен охватывать все существующие инициативы в области развития транспортной инфраструктуры в Европе и Азии. Его главная цель заключается в укреплении сотрудничества между этими инициативами. Проведенное в этом году рабочее совещание стало продолжением этой деятельности, и у экспертов была возможность обменяться опытом в области развития транспортных коридоров, внести вклад в дискуссии о путях укрепления сотрудничества и обсудить принципы, которые должны лежать в основе работы центра мониторинга транспортной инфраструктуры для поддержки взаимодействия различных инициатив.

9. Участники:

а) приняли к сведению последние тенденции и изменения в области транспортных коридоров в регионе ЕЭК:

- отметили предложение о развитии соединения между Дунаем и Моравой в Сербии и далее рекой Аксьос в бывшей югославской Республике Македония и Греции, которое заканчивается в порту Салоники на Средиземном море;
- напомнили о том, что в 2015 году был согласован проект основной транспортной сети на Западных Балканах, в основе которого, в соответствии с подписанным между странами ТОЮВЕ и Европейским союзом Меморандумом о взаимопонимании (МОВ), лежит всеобъемлющая сеть (методика ТЕС-Т). Таким образом Западные Балканы были охвачены основной сетью ТЕС-Т;
- были проинформированы об инициативе «Один пояс — один путь» (OBOR), которая ориентирована на азиатский, европейский и африканский континенты, но вместе с тем открыта к участию всех стран в интересах регионального экономического сотрудничества и всеобщего процветания и направлена на обеспечение увязки политики, инфраструктуры, торговли, финансов и контактов между людьми. Этот проект охватывает 350 автомобильных маршрутов, открытых для международных пассажирских и грузовых перевозок, и 4 000 скоростных поездов с пунктами назначения в 29 городах в 11 европейских странах;
- были проинформированы о коридоре «Восточный/Восточно-Средиземноморский» и технико-экономическом обосновании для маршрута Дунай–Одер–Эльба (на данный момент Эльба обеспечивает связь с Северным морем, а Дунай – с Черным и Средиземным морями);
- отметили разработку на территории Китая и Российской Федерации проектов транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»;
- были проинформированы о создании транспортного коридора «Виа Карпатия», который соединит Балтику и Средиземное море. Реализация этого проекта позволит создать самое короткое транспортное соединение между странами Ближнего Востока и Юго-Восточной Европы и Балтийскими государствами, способствуя тем самым началу реализации инициативы «Новый шелковый путь»;

- напомнили о проекте Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), посвященном развитию дорожной инфраструктуры «Черноморского кольца», в рамках которого государства – члены ОЧЭС совместными усилиями проведут высококачественную модернизацию порядка 755 000 км дорог вдоль Черного моря, соединяющих между собой основные города и порты и облегчающие перевозку товаров, контейнеров и прочих грузов к этим портам и из них;
 - напомнили также о морском проекте ОЧЭС «Морские автомагистрали», направленном на модернизацию портовой инфраструктуры, внедрение передовых методов, повышение совместимости и стыкуемости систем управления дорожным движением, развитие интермодальных перевозок, сохранение свободной и добросовестной конкуренции в международном судоходстве, о намерении принять участие в котором заявили 43 порта, расположенные на Черном, Адриатическом, Средиземном и Эгейском морях;
 - приняли к сведению тот факт, что шесть стран согласовали развитие транспортного коридора между Персидским заливом и Черным морем;
- b) решили, что важно рассматривать возможность введения новых технологий для повышения экономичности, экологичности и безопасности транспортных операций между двумя континентами;
- c) отметили, что ряд препятствий в области международных железнодорожных перевозок, а именно слабость инфраструктуры, неконкурентные тарифы, существование не менее двух действующих правовых режимов и задержки в пунктах пересечения границ, делают железные дороги неконкурентоспособными;
- d) согласились с тем, что развитие транспортных коридоров в Европе и Азии сопряжено с многочисленными проблемами, включая:
- слабое управление коридорами и недостаточность механизмов осуществления;
 - отсутствие общих и комплексных услуг вдоль коридоров (один тариф/одно расписание);
 - недостаточность мер по облегчению пересечения границ, несмотря на существующие правовые документы (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП);
 - слабое взаимодействие между различными инициативами по развитию коридоров и между железнодорожными предприятиями;
 - недостаточное понимание выгод и преимуществ, связанных с развитием коридоров;
 - отсутствие знаний о способах привлечения грузов.
10. Информацию о рабочем совещании, доклады и другие материалы см. по адресу www.unecce.org/trans/main/wp5/transport_infrastructure_corridors_along_europe_and_asia.html.

2. Мобильность как услуга

11. По мере роста числа городов, страдающих от дорожных заторов и загрязнения окружающей среды, появляются новые бизнес-модели и технологии для решения проблем, связанных с обеспечением мобильности. В 2014 году глобальные инвестиции капитала в услуги мобильности превысили 5 млрд долл. США, тогда как в 2009 году их объем составил менее 10 млн долл. США. Компании «Диди Дачэ» и «Убер» в Китае, насчитывающие более 100 млн пользователей в 300 городах, сумели привлечь инвестиции в объеме свыше 800 млн долл. США, тогда как «Ола» – крупнейшая компания такси в Индии с онлайн-

вым бронированием – на сегодняшний день получила от инвесторов 677 млн долл. США (по данным компании «Маккинзи энд кампани» за 2017 год).

12. Участники рабочего совещания:

a) отметили, что мобильность как услуга (МКУ) объединяет различные виды транспортного обслуживания в рамках единой услуги по обеспечению мобильности, которая доступна по запросу. Для удовлетворения потребностей заказчиков оператор МКУ предлагает широкий набор вариантов перевозок. МКУ может принести пользователю дополнительную выгоду, поскольку речь идет о единой прикладной программе доступа к мобильности, в которой вместо многочисленных операций по заказу и покупке билетов оплата производится через единый канал;

b) напомнили о том, что в мире насчитывается более 1,2 млрд автомобилей, 22% всех углеродсодержащих выбросов приходится на транспорт и что 95% времени автомобили не используются;

c) были проинформированы о том, что муниципалитет Нью-Джерси в США вместо строительства автостоянки принял решение оплачивать услуги «Убера». Городские власти заявили, что это позволит высвободить порядка 100 парковочных мест у железнодорожной станции и сэкономить миллионы долларов на строительстве дополнительной парковки;

d) были проинформированы о том, что на сегодняшний день на долю перевозок с посадкой и высадкой пассажиров по их просьбе вне установленных зон остановки приходится 4% от общего расстояния, пройденного автомобилем во всем мире. По оценкам, к 2030 году эта доля составит 25%;

e) отметили, что «Альянс МКУ» представляет собой государственно-частное партнерство, которое заложило основу для единого подхода к МКУ и создало возможности для экономии за счет эффекта масштаба, необходимой для успешного внедрения и распространения МКУ в Европе и за ее пределами. Его основная цель заключается в содействии созданию единого и открытого рынка услуг МКУ и их полному развертыванию;

f) были проинформированы о технологиях и прикладных программах, объединяющих различные транспортные услуги в рамках одного предложения мобильности;

g) были проинформированы об инициативах в области железнодорожных перевозок по созданию комплексной электронной транспортной системы с услугами «от двери до двери»;

h) согласились с тем, что в настоящее время не существует подходящих единообразных условий, в которых прикладная программа МКУ может или должна функционировать, особенно в трансграничном контексте.

13. Рабочая группа приняла к сведению сообщения экспертов, поблагодарила их за участие и попросила секретариат обеспечить включение этой темы в повестку дня Рабочей группы на регулярной основе.

14. Тезисы, сообщения и все остальные материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК. См. www.unece.org/trans/main/wp5/mobility_as_a_service.html.

C. Группы экспертов

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

15. На втором этапе Группой экспертов был проделан значительный объем аналитической работы, в рамках которой основное внимание было уделено подготовке так называемой «карты горячих точек». На сессиях 2017 года Группа:

- a) обсудила результаты первого этапа;
- b) подготовила и обсудила первую главу своего окончательного доклада;
- c) подготовила проект главы о национальной политике, передовом опыте и тематических исследованиях;
- d) подготовила, обсудила и проанализировала вопросник, направленный правительствам;
- e) собрала данные в среде ГИС (из ответов на вопросник или из других источников, в частности Европейского союза, проекта ЕАТС и обследований состояния автомобильного и железнодорожного транспорта ЕЭК) о транспортной инфраструктуре для большинства государств – членов ЕЭК;
- f) получила от Всемирной метеорологической организации прогнозы состояния основных климатических параметров, включая количество осадков, температуру и повышение уровня моря, в среде ГИС.

16. Вместе с тем для того, чтобы Группа смогла завершить свою работу и достичь поставленных целей в соответствии с положениями о ее круге ведения, еще многое предстоит сделать, в том числе создать «карту горячих точек». В этой связи Группа просила Рабочую группу продлить ее мандат на основе того же круга ведения еще на один год.

2. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям

17. Группа экспертов завершила третий этап своей работы и представила свой окончательный доклад. Рабочая группа высоко оценила усилия экспертов, поблагодарила их за прекрасную работу и утвердила с поправками окончательный доклад Группы. Рабочая группа поручила секретариату с учетом итогов третьего этапа работы Группы организовать на своей следующей сессии международную конференцию по теме «Введение в действие евро-азиатских коридоров» и пригласить для участия в ней правительства, экспедиторов, грузоотправителей и железнодорожные предприятия.

3. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры

18. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры имеет крайне важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства, усиления роли руководства и реализации стабильной инвестиционной программы без непредвиденного роста затрат. Такой анализ строительных затрат может быть полезным также для составления сметы проектных расходов и контроля за ними. Срок действия мандата Группы составляет два года, а деятельность ее экспертов сосредоточена на следующем:

- a) выявление моделей, методологий, инструментов и образцов оптимальной практики для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;
- b) выявление и составление списков терминов, используемых в регионе ЕЭК в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта. По возможности создание глоссария согласованных терминов с соответствующими пояснениями;
- c) сбор и анализ данных для подготовки сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный), включая интермодальные терминалы, грузовые/логистические центры и порты;
- d) анализ и описание условий/параметров расчета этих затрат.

19. После формирования групп, назначения их руководителей и подготовки соответствующих документов работа по автомобильным дорогам, портам и интермодальным терминалам успешно продвигается. В то же время ситуация в отношении железных дорог и внутренних водных путей обстоит иначе. Секретариат подготовил соответствующие документы (терминологию и вопросник для сравнительного анализа) и пытается привлечь к активному участию экспертов от правительств для рассмотрения и доработки этих документов.

D. Проекты

1. Общеевропейский генеральный план развития инфраструктуры для велосипедного движения

20. Во исполнение мандата, предоставленного ей КВТ, Рабочая группа рассмотрела вопрос о сотрудничестве с Общеевропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в области разработки общеевропейского генерального плана для велосипедного движения.

21. В ходе совещания руководителей групп в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по велосипедному движению (2 июня 2016 года, Кельн, Германия) был представлен опыт ЕЭК в сфере разработки таких генеральных планов, как планы ТЕА/ТЕЖ и ЕАТС. Руководители групп в рамках Партнерства решили, что Отдел устойчивого транспорта, и в частности WP.5, должен играть ведущую роль в деле разработки генерального плана для велосипедного движения. Внебюджетные ресурсы, необходимые для этой деятельности, в частности для оплаты услуг консультанта(ов), будут обеспечиваться через Целевой фонд ОПТОСОЗ.

2. Укрепление сообщения между странами в Южной и Центральной Азии, в частности не имеющими выхода к морю и наименее развитыми странами, в целях их присоединения к субрегиональным и региональным транспортным и торговым сетям (в сотрудничестве с ЭСКАТО)

22. Этот проект призван повысить потенциал заинтересованных сторон в странах Южной и Центральной Азии, особенно в не имеющих выхода к морю наименее развитых странах и других наименее развитых странах (НРСНВМ и НРС), для укрепления связей этих государств с субрегиональными и региональными транспортными и торговыми сетями.

23. Таким образом, этот проект направлен на изучение следующих возможностей: а) налаживание связей этих стран с существующими и предлагаемыми субрегиональными сетями автомобильных и железных дорог вдоль коридоров Сети азиатских автомобильных дорог (АН), Трансазиатской железной дороги (ТАЖД) и евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) при минимальном объеме инвестиций; б) содействие передвижению по этим коридорам товаров на взаимовыгодной основе, особенно для НРСНВМ и НРС в этих субрегионах; и в) содействие торговле и инвестициям с поощрением безбумажной торговли и созданием экономических коридоров в пунктах пересечения границ, которые могли бы представлять особый интерес для НРСНВМ и стран, переживших конфликты, таких как Афганистан. Эти страны стремятся перестроить свою экономику путем расширения доступа к формирующимся в их регионе рынкам и укрепления связей, которые могли бы принести экономическую выгоду и способствовать восстановлению мира и стабильности.

3. Укрепление региональных связей с помощью базы данных Географической информационной системы (в сотрудничестве с Исламским банком развития)

24. Этот проект включает четыре компонента: создание базы данных ГИС, подготовку перечня потенциальных инвестиционных проектов и определение их первоочередности, а также проведение двух региональных исследований по следующим темам: «Сопоставительный анализ затрат на строительство и об-

служивание транспортной инфраструктуры» и «Организация мультидонорских кредитных линий для финансирования проектов регионального сотрудничества и интеграции (РСИИ)». Странами-бенефициарами этого проекта являются Албания, Афганистан, Азербайджан, Исламская Республика Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турция, Туркменистан и Узбекистан.

II. Аналитическая деятельность Отдела устойчивого транспорта

A. Аналитические инструменты, разработанные Отделом

1. Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта»

25. Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) представляет собой превосходный аналитический продукт, который был разработан в рамках проекта по наращиванию потенциала, финансировавшегося по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Этот инструмент может способствовать диалогу по вопросам политики и укреплению потенциала в деле решения проблем, связанных со смягчением последствий изменения климата для транспорта; он может также использоваться в качестве основного инструмента в рамках исследований на местном, национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях. Отдел подготовил двухлетний план работы, нацеленный на расширение масштабов применения инструмента ForFITS и дальнейшее развитие и совершенствование этой модели. Более подробную информацию см. в неофициальном документе № 4. Нижеследующие виды деятельности, предусмотренные в плане работы, требуют мобилизации средств для осуществления внебюджетных проектов:

- a) разработка нового модуля для местных загрязнителей;
- b) разработка нового модуля для внедорожной подвижной техники;
- c) разработка нового интерфейса пользователя;
- d) учебные занятия;
- e) конкретные аналитические исследования по отдельным странам.

2. Проект «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта»

26. Модель безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» призвана служить подспорьем в принятии опирающихся на знания решений по вопросам транспортной политики, направленной на сокращение дорожно-транспортного травматизма. Основная задача SafeFITS состоит в оказании правительствам и директивным органам развитых и развивающихся стран поддержки в принятии решений о наиболее целесообразных стратегиях и мерах укрепления безопасности дорожного движения, которые бы дали ощутимые результаты. Эта модель будет опираться на данные о динамике ситуации с безопасностью дорожного движения за длительный период времени и взаимосвязи между несколькими ее параметрами и позволит получать информацию о результатах применения различных сценариев безопасности дорожного движения на основе выбранных стратегий и мер (ECE/TRANS/2018/6).

В. Публикации: исследования

1. Статистика транспорта для Европы и Северной Америки

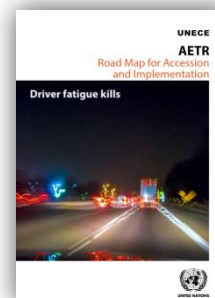
27. В этой публикации (том LVIII) приводятся статистические данные и краткие исследования в области транспорта, а также таблицы с данными, касающимися энергопотребления в транспортном секторе. Данные охватывают Канаду, Соединенные Штаты Америки и Европу.

28. В Бюллетене европейской и североамериканской статистики транспорта эти данные представлены в табличном формате для оказания поддержки в разработке политики. Этот бюллетень является результатом деятельности по разработке методологий и сбору данных по транспорту, которая осуществляется Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6). Он также дополняет онлайн-базу данных по статистике транспорта, которая размещена на веб-сайте ЕЭК. В издании 2017 года приводится ряд таблиц по транспортной статистике для 56 государств – членов ЕЭК. Данная публикация носит исключительно статистический характер. Как и предыдущие выпуски, бюллетень был подготовлен Отделом устойчивого транспорта ЕЭК при широкой поддержке со стороны национальных статистических управлений. Он публикуется в соответствии с рекомендацией первой сессии Комитета по внутреннему транспорту, согласно которой Отделу следует регулярно публиковать самые последние имеющиеся данные по транспорту для максимально возможного числа стран региона ЕЭК.



2. «Дорожная карта» по вопросам присоединения к ЕСТР и его применения

29. Это «дорожная карта» для присоединения к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и его осуществления.



3. Категории международных водительских удостоверений

30. Брошюра о категориях международных водительских удостоверений содержит рекомендации по выверке расхождений между категориями международных водительских удостоверений в Конвенции 1968 года о дорожном движении и определением соответствующих им символов в Директиве Европейского союза о водительских удостоверениях (2006/126/ЕС от 20 декабря 2006 года).

