



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят пятая сессия

Женева, 26–28 февраля 2013 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

Изменения, связанные с работой

Международного транспортного форума

Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума

Записка секретариата

Резюме

В настоящей записке Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) предлагаются i) краткий обзор некоторых из основных направлений и результатов деятельности Международного транспортного форума (МТФ) в течение 2012 года, имеющих значение для Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), и ii) информация о сотрудничестве между МТФ и ЕЭК ООН. Эта записка призвана дополнить устную информацию, представленную представителем МТФ на семьдесят пятой сессии Комитета.

1. Для министров транспорта 52 стран – членов МТФ его ежегодный саммит 2012 года "Бесперебойные перевозки: согласованность расписаний" явился еще одной возможностью принять участие в глобальных переговорах о плане развития транспорта в XXI веке. С лицами, ответственными за принятие деловых решений, лидерами гражданского общества и ведущими учеными министры обменялись мнениями, в частности о будущем пассажирского и грузового транспорта, городского сообщения, бесперебойного логистического обслуживания, трансграничного сообщения и методов предоставления бесперебойных логистических услуг и грузоперевозок, а также об использовании новых технологий бесперебойных пассажирских перевозок. В ходе ряда совещаний за круглым столом министры рассматривали такие вопросы, как будущее автомобильного транспорта, безопасность круизных судов, пиратство на море и соединения между воздушным, автомобильным, морским и железнодорожным транспортом. Краткие отчеты о работе заседаний, специальные доклады, документы, представленные на обсуждение, важные сообщения министров и другие материалы можно загрузить с вебсайта МТФ (<http://2012.internationaltransportforum.org/>).

2. В работе одного из "круглых столов" на тему: "Электронные документы для комодальных перевозок грузов", организованных в ходе саммита 2012 года Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Европейским комитетом связи экспедиторов (CLECAT), приняла участие ЕЭК ООН. Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН руководила работой первой сессии; ЕЭК ООН также приняла участие в дискуссии по вопросу о роли и задачах в контексте упрощения и перевода в цифровой формат транспортных документов. Новая совместная публикация ЕЭК ООН и Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли" была представлена на параллельном мероприятии, которое было организовано совместно ОБСЕ и ЕЭК ООН и на котором присутствовало значительное число участников. Начальник отдела Министерства таможи и торговли Турции г-жа Дидем Дирлик и начальник отдела Государственного таможенного комитета Беларуси г-н Игорь Маховиков поделились мнениями о проблемах пересечения границ, с которыми сталкиваются страны-члены, и оценили актуальность и полезность новой публикации. ЕЭК ООН оформила экспозиционный стенд, на котором были выставлены последние публикации ("Транспорт для устойчивого развития", "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли", "Белая книга по вопросам внутреннего судоходства", "Действия по обеспечению безопасности дорожного движения" и т.д.), привлекая внимание участников. Кроме того, участие в работе саммита позволило провести двусторонние переговоры с представителями стран – членов ЕЭК ООН и МТФ, международных организаций, частного сектора и организаций гражданского общества.

3. Качественный уровень саммита МТФ был весьма высоким и с точки зрения транспарентности и связей с общественностью. МТФ как отдельный орган продолжает публиковать выдающиеся материалы. В соответствии со своей новой стратегией МТФ представляет себя как международную межправительственную организацию на уровне министров и в то же время как аналитический центр по вопросам транспортной политики. Одним словом, МТФ предоставляет ежегодный форум, на котором ЕЭК ООН может привлечь внимание политиков к своей деятельности в области транспортной политики и к своим техническим правилам, а также обратиться к транспортному сектору и отчасти к ведущим умам в сфере разработки транспортной политики.

4. В августе 2012 года в должность нового Генерального секретаря Международного транспортного форума вступил г-н Жозе Виегас (Португалия). Г-н Виегас был избран министрами стран – членов Форума на их саммите в мае 2012 года. Будучи профессором кафедры гражданского строительства в Университете Лиссабона и председателем консалтинговой фирмы "TIS.pt", он имеет богатый опыт работы в транспортном секторе и сотрудничества с различными странами и секторами экономики.
5. В 2013 году ежегодный Форум пройдет с 22 по 24 мая, и основное внимание на нем будет уделено финансированию транспортного сектора. В настоящее время проводится его подготовка. Во время подготовки к саммиту Форум будет опираться на опыт, накопленный научно-исследовательским центром, специальными проектными группами и политическими сетями, и проводить консультации с заинтересованными сторонами.
6. ЕЭК ООН планирует принять активное участие в предстоящем саммите 2013 года. Хотя детали еще дорабатываются, в стадии рассмотрения находится ряд идей, которые позволят осветить работу ЕЭК ООН в области транспорта. Среди наиболее вероятных материалов, которые будут представлены, фигурируют не только наши новейшие исследования "Индекс развития транспорта", "Культурные различия и безопасность дорожного движения", "Исследование Организации Объединенных Наций, касающееся мотоциклетных шлемов", но и результаты осуществления проекта евро-азиатских транспортных связей, итоги работы по выполнению Алматинской программы действий по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и по унифицированному законодательству в области железнодорожных перевозок, а также последние результаты деятельности, проводимой в рамках Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) и связанной с городским транспортом и устойчивой мобильностью.
7. В мае 2012 года МТФ опубликовал "Перспективы развития транспорта в 2012 году: бесперебойные перевозки в интересах всестороннего зеленого роста". В этом издании рассматривается ряд возможных сценариев политики, включая потенциальные последствия цен и мер политики в области мобильности, которые в меньшей степени ориентированы на автомобильный транспорт в городских условиях. Кроме того, в мае 2012 года МТФ опубликовал издание "Бесперебойные перевозки: анализ конкретных ситуаций", в котором страны-члены и международные организации, работающие в области транспорта, привели примеры оптимальной практики бесперебойных перевозок в качестве вклада в саммит 2012 года. Представленный странами анализ конкретных ситуаций охватывал все виды транспорта и содержал различные типы политических подходов, включая инвестиции в инфраструктуру, межотраслевые мероприятия, нормативно-правовые инициативы, технологические новшества и интермодальные связи. Кроме того, в сентябре 2012 года МТФ опубликовал "Тенденции в транспортном секторе в 1970–2010 годах". В этой публикации представлены сведения о глобальных тенденциях в сфере транспорта и приведены новейшие данные о последствиях нынешнего экономического кризиса.
8. В течение 2012 года МТФ опубликовал несколько аналитических записок. В записке, озаглавленной "Электромобили: готовы ли мы к их субсидированию?", приводится информация об издержках для потребителей и общества, связанных с приобретением электромобилей вместо эквивалентных транспортных средств с двигателями, работающими на ископаемом топливе, и оценивается обоснованность субсидирования такой покупки. Записка основана на под-

робном сопоставлении стоимости транспортных средств, имеющих в настоящее время в продаже на французском рынке, и обсуждаются последствия предоставления субсидии в размере 5 000 евро на приобретение электромобилей. В записке, озаглавленной "Интеллектуальные энергосистемы и электротранспортные средства: созданы ли они друг для друга?", анализируются возможности интеллектуальных энергосистем и электрических транспортных средств с точки зрения изменения и улучшения электрических систем во всем мире. И наконец, в аналитической записке, озаглавленной "На пути к бесперебойному общественному транспорту" и подготовленной после семинара, организованного совместно с Корейским транспортным институтом, рассматриваются соображения пользователя и оператора, а также точка зрения правительства и формулируются актуальные с точки зрения политики выводы.

9. Вопросы, связанные с системой многосторонних квот, являются основным направлением деятельности Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Эта Группа занимается также региональными аспектами автомобильных перевозок. В 2012 году Группа продолжила свою обычную работу по управлению многосторонними квотами на лицензии грузового транспорта. Она осуществляет надзор за распределением лицензий странами-членами и следит за соблюдением правил функционирования системы квот. В последнем руководстве по системе многосторонних квот ЕКМТ за 2009 год описываются новые образцы свидетельств, а именно: Свидетельство о соответствии Техническим положениям, касающимся выбросов отработавших газов и уровня шума, и Предписаниям по безопасности автомобилей категорий "ЕВРО III-безопасный", "ЕВРО IV-безопасный" или "ЕВРО V-безопасный", Свидетельство о безопасности прицепа и Свидетельство о пригодности к эксплуатации автотранспортных средств и прицепов. Кроме того, в этом руководстве кратко описаны цели системы многосторонних квот и излагаются основные правила ее функционирования. Руководство будет пересмотрено после введения в 2014 году в систему категории транспортных средств "ЕВРО VI". По поручению министров Группа также изучает варианты будущего развития системы многосторонних квот и ее реструктуризации с целью принятия новой процедуры распределения многосторонних квот на лицензии среди стран-членов начиная с 2013 года. Группа также разрабатывает долгосрочную стратегическую концепцию, основанную на согласованных в 2005 году руководящих принципах, а также на более ранних заявлениях, сделанных министрами. Группа по автомобильному транспорту возобновила работу над социальными аспектами автомобильного транспорта с уделением особого внимания следующим четырем конкретным областям: i) допуску к профессии; ii) продолжительности управления транспортным средством и отдыха; iii) классификации нарушений; и iv) подготовке водителей. В настоящее время одна из ее подгрупп при содействии Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Европейской комиссии (ЕК) разрабатывает общий план этой работы на ближайшие два года. Основная цель заключается в стимулировании на социальном уровне высококачественных перевозок как одного из механизмов развития системы многосторонних квот.

10. В этой связи уместно напомнить, что в круге ведения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) содержится призыв к странам-членам i) содействовать облегчению и развитию международных автомобильных перевозок (грузов и пассажиров) путем согласования и упрощения предписаний и правил в этой области, а также административных процедур и документации, под действие которых подпадают такие перевозки, и ii) содействовать согласованию фискальных и прочих мер по избежанию любой дискриминационной практики

в области международных автомобильных перевозок. Недавнее исследование ЕЭК ООН по вопросу об открытости рынка международных грузовых автомобильных перевозок в регионе ЕЭК в данной связи также служит полезным вкладом в стимулирование политического диалога. Необходимо будет уделить особое внимание обеспечению возможного взаимодействия между текущей работой SC.1 и планируемой новой деятельностью Рабочей группы ЕКМТ по автомобильному транспорту.

11. Что касается безопасности дорожного движения, то в июне 2012 года в ходе третьего Иbero-американского конгресса по безопасности дорожного движения (ОИСЕВИ) был подписан меморандум о взаимопонимании с целью создания новой базы данных, в том числе о безопасности дорожного движения, для 20 стран – участниц Иbero-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения (ОИСЕВИ). Эта база данных, которая будет названа ИРТАД-ЛАК (Латинская Америка и Карибский бассейн), будет представлять собой расширенный вариант базы данных ИРТАД Международного транспортного форума. Она будет разработана для этого региона при поддержке Глобального механизма Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения, причем данные будут вводиться в ИРТАД-ЛАК агентствами по безопасности дорожного движения из Южной и Центральной Америки и Карибского бассейна. Эта база данных позволит открыть доступ к показателям, при помощи которых можно будет контролировать и сравнивать прогресс в области сокращения смертности и серьезного травматизма в результате ДТП. Данный проект будет способствовать поддержанию сотрудничества между странами-участницами и послужит важным шагом в направлении постепенного улучшения методов сбора и анализа данных в регионе. ИРТАД-ЛАК служит составным элементом вклада региона в достижение целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, объявленного Организацией Объединенных Наций в мае 2011 года.

12. В апреле 2012 года был опубликован годовой доклад ИРТАД за 2011 год, в котором содержится обзор показателей безопасности дорожного движения за 2010 год в 32 странах и сообщаются предварительные данные за 2011 год. В этом докладе излагаются последние меры безопасности, принятые на национальном уровне, и приводятся подробные данные о безопасности в разбивке по участникам дорожного движения, населенным пунктам и возрасту. В этом издании освещается вклад, внесенный в 2011 году группой ИРТАД в разработку мер политики, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а также содержатся подробные отчеты по всем странам-членам, их целям и национальным стратегиям, включая новые стратегии, разрабатываемые для Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.

13. В докладе о безопасности велосипедного движения рассматриваются последние результаты научных исследований и приводятся доказательства, полученные в ходе обследований, проведенных странами – членами Международного транспортного форума/ОЭСР в области безопасного движения велосипедистов. В этом докладе рассматриваются основные вопросы безопасности велосипедного движения, которые увязываются с более широкой дискуссией по вопросам здоровья, безопасности и езды на велосипеде. В нем рассматривается полный спектр факторов, воздействующих на здоровье человека, и обсуждаются важнейшие элементы, необходимые для оценки политики в сфере велосипедного движения. В нем также предлагаются дальнейшие шаги в направлении выработки такой политики в области обеспечения безопасности велосипедного и дорожного движения, которая позволила бы извлечь максимальную пользу

для здоровья. В докладе далее изучается вопрос о том, каким образом страны и региональные/местные органы власти разрабатывают, упрощают или направляют политику в сфере велосипедного движения. Кроме того, в докладе содержится подробный анализ характеристик велосипедных аварий в целом ряде стран, приводится современное сопоставление факторов, относящихся к велосипедным авариям в странах-респондентах, и обсуждаются возникающие политические последствия. И наконец, в докладе рекомендован ряд мер по повышению безопасности на основе надлежащего проектирования улиц, перекрестков и проездов.

14. В сентябре 2012 года правительственные эксперты, представители научных кругов, международных финансовых учреждений и разработчики проектов провели совещание за круглым столом по государственно-частному партнерству (ГЧП) для финансирования транспортной инфраструктуры, с тем чтобы обсудить вопросы, касающиеся управления рисками, альтернативных источников финансирования и моделей финансирования. Цель круглого стола состояла в том, чтобы способствовать созданию соответствующей базы данных для выработки политики путем изучения вопроса о том, какие источники и механизмы финансирования больше всего подходят к конкретным обстоятельствам, как распределить различные типы риска и как свести к минимуму искажения и ограничить стратегии поведения. В ходе дискуссий рассматривались возможности альтернативных методов финансирования для улучшения ГЧП. Работа круглого стола была направлена на содействие созданию базы данных для выработки политики в преддверии саммита 2013 года на тему: "Финансирование транспорта".

15. Форум также принял участие в организации конференции "Транспортная инфраструктура в 2012 году", состоявшейся в ноябре 2012 года в Париже. На этой конференции обсуждались новые приоритеты правительств в области транспортной инфраструктуры, критерии приоритизации многочисленных конкурирующих проектов и последствия этих решений для различных субъектов. Кроме того, участники обсудили вопрос о том, каким образом можно обеспечить перспективы развития транспортных систем в условиях жестких бюджетных ограничений.

16. Совместный Комитет транспортных исследований ОЭСР/МТФ рассмотрел вопрос о создании рабочей группы по оценке политики долгосрочного перехода к устойчивому транспорту. Основная цель состоит в создании группы экспертов, занимающихся оценкой изменения климата и стратегиями устойчивых перевозок в правительствах стран-членов, для обмена информацией о существующих методах оценки, последних методологических разработках и изменениях в политических приоритетах, обусловленных последними исследованиями. Рабочая группа должна предоставить возможность для интенсивного обмена международным опытом разработки национальной политики в области сокращения выбросов CO₂ и предположениями, лежащими в основе методов оценки. В этой связи необходимо учитывать, что в рамках глобального проекта, финансируемого по линии СРООН, осуществляемого под руководством ЕЭК ООН и названного "Для будущих систем внутреннего транспорта" (ForFITS), был достигнут прогресс в области разработки (которая практически завершена) методологии измерения выбросов CO₂ из различных видов внутреннего транспорта и ее увязки с так называемым "преобразователем" транспортной политики для выявления возможных последствий мер вмешательства на уровне политики и других мер транспортной политики. Таким образом, Форуму было бы целесообразно сосредоточиться на других видах транспорта,

кроме внутреннего, с тем чтобы обеспечить взаимодействие и избежать дублирования.

17. Статистическая группа Международного транспортного форума продолжает совершенствовать статистические процессы, сбор и распространение данных по различным направлениям. Были приняты меры по расширению статистического охвата, повышению оперативности, актуальности и согласованности данных, совершенствованию доступа к данным и повышению удобства в их использовании. Одна из целей заключается также в укреплении международного сотрудничества с другими поставщиками статистических данных. В последнее время упор делается на мерах, направленных на улучшение статистики расходов на транспортную инфраструктуру, обновление базы данных о налогах и сборах за пользование дорогами и разработку показателей эффективности работы транспорта. Статистические данные об инвестициях в транспортную инфраструктуру, ее техническом обслуживании и ремонте основаны на ежегодном опросе, который охватывает данные о совокупных валовых капиталовложениях в автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, морские порты и аэропорты, включая все источники финансирования, а также эксплуатационные расходы, покрываемые за счет государственной администрации. В мае 2013 года будет опубликован отчет с количественными показателями за 2011 год. Еще один интересный аспект, который будет разрабатываться, относится к показателям эффективности работы транспорта. Цель этого проекта состоит в проведении предварительного исследования по разработке показателей эффективности работы транспорта, которыми можно будет поделиться с международным сообществом для учета изменений в транспортной политике и проведения соответствующих сопоставлений.

18. Для более глубокого понимания водителями изменений в пассажирских перевозках и обсуждения политических последствий был организован круглый стол МТФ по вопросу о долгосрочных тенденциях транспортного спроса (Париж, ноябрь 2012 года). Разработка оптимальной транспортной политики, включая планирование развития инфраструктуры, требует понимания вероятной тенденции спроса на перевозки. Имеются явные признаки происходящего в странах с развитой экономикой ослабления связи между совокупным спросом на пассажирские перевозки и ВВП на душу населения и ростом численности населения. Участники круглого стола рассмотрели эти явления, попытались проанализировать все возможные причины и выяснить, является ли такое развитие событий временным или постоянным.

19. В апреле 2012 года был опубликован план действий на 2012–2015 годы Глобальной инициативы по экономии топлива. В этом документе излагаются планы МТФ, направленные на совершенствование усилий по экономии топлива в рамках участия в Глобальной инициативе по экономии топлива. В партнерстве с правительствами, изготовителями и гражданским обществом МТФ продолжает проводить разъяснительную работу, заполнять пробелы в данных и в понимании этого вопроса. Большой упор будет делаться на практической поддержке и подготовительной программе внутри стран. В этом документе характеризуются пути достижения этой цели в течение ближайших трех лет.

20. ЕЭК ООН и МТФ – а ранее и ЕКМТ – долго и плодотворно сотрудничали во многих областях развития транспортного сектора. Обе стороны выиграли от такого тесного сотрудничества, и дублирования и параллелизма удалось избежать. Однако представляется, что события, происходящие в последнее время, требуют от обеих сторон и от участвующих правительств более тесных консультаций и дополнительных усилий по укреплению налаженного в прошлом

взаимодействия. Например, Рабочая группа МТФ по оценке политики долгосрочного перехода к устойчивому развитию транспорта могла бы весьма полезно использовать результаты, достигнутые Рабочей группой ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта, Группой экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и осуществляемым в настоящее время проектом ForFITS, в рамках которого разрабатывается метод оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" транспортной политики, предусматривающий альтернативные меры политики по сокращению выбросов. Несмотря на очень тесное и эффективное сотрудничество между ЕЭК ООН (Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) и Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)) и МТФ, требуется, по-видимому, более тесное сотрудничество (с ИРТАД) в области разработки статистики и баз данных, связанных с безопасностью дорожного движения. Кроме того, для запланированной разработки показателей эффективности работы транспорта МТФ мог бы использовать результаты только что реализованного проекта ЕЭК ООН, связанного с индексом развития транспорта.

21. Аналогичным образом, для подготовки предстоящего саммита МТФ можно было бы воспользоваться результатами работы ЕЭК ООН по различным аспектам финансирования транспортной инфраструктуры. В этой связи стоит отметить публикацию окончательного доклада о пересмотренном Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ, в котором содержатся полезные ссылки на методiku финансирования инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта; итоги Конференции по вопросам финансирования развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, проведенной совместно с ОБСЕ в 2010 году в Вене; такие методологические исследования, как Руководящие положения, касающиеся анализа социально-экономических затрат и выгод для оценки проектов в области транспортной инфраструктуры; Методологическая основа определения общих критериев, касающихся узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры, и т.д. Кроме того, для своей дальнейшей работы в области велосипедного движения и связанных с этим мер политики МТФ мог бы более активно использовать результаты работы, проводимой в рамках ОПТОСОЗ и совместной европейской программы ЕЭК ООН и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), касающейся различных аспектов велосипедного движения, а также рекомендации по развитию этого вида транспорта в городских районах в качестве здоровой и экологически чистой альтернативы частным моторизованным перевозкам.

22. Рассмотрение этих возможностей для более тесного взаимодействия между КВТ и его рабочими группами, с одной стороны, и группами экспертов МТФ, с другой стороны, приобретает еще большее значение с учетом того, что после упразднения в 2006–2007 годах соответствующих рабочих групп ЕКМТ страны – члены ЕЭК ООН возложили некоторые виды деятельности на соответствующие рабочие группы, функционирующие под эгидой ЕЭК ООН.