


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

Двадцать восьмая сессия

Женева, 7–9 сентября 2015 года

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

Содержание

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| I. Участники | 1–6 | 4 |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 7 | 4 |
| III. Рабочее совещание на тему: «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии» (пункт 2 повестки дня) | 8–12 | 4 |
| IV. Рабочее совещание на тему: «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности» (пункт 3 повестки дня) | 13–17 | 8 |
| V. Соединения портов с внутренними районами (пункт 4 повестки дня) | 18–21 | 10 |
| VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня) | 22–26 | 11 |
| A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе развития трансъвропейской транспортной сети | 22 | 11 |
| B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали | 23–26 | 11 |
| VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня) | 27–32 | 13 |
| A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья | 27–28 | 13 |
| B. Евро-средиземноморская транспортная сеть | 29 | 13 |
| C. Доклад Союза для Средиземноморья | 30 | 13 |



| | | | |
|-------|---|-------|----|
| D. | Проект постоянного соединения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, осуществлявшейся в период 2006–2013 годов, и программа, предложенная на период 2013–2015 годов | 31–32 | 13 |
| VIII. | Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня) | 33–37 | 14 |
| A. | Ход работы по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) | 33–36 | 14 |
| B. | Другие евро-азиатские транспортные инициативы | 37 | 14 |
| IX. | Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня) | 38–40 | 15 |
| X. | Городская мобильность и общественный транспорт (пункт 9 повестки дня) | 41–45 | 15 |
| XI. | Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня) | 46–52 | 17 |
| A. | Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним | 46–48 | 17 |
| B. | Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITS ЕЭК ООН | 49–50 | 17 |
| C. | Выбросы из дизельных двигателей | 51–52 | 18 |
| XII. | Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня) | 53–69 | 18 |
| A. | Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт | 53–54 | 18 |
| B. | Тенденции и экономика транспорта в 2013–2015 годах: финансирование транспортной инфраструктуры | 55–56 | 18 |
| C. | Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе | 57–59 | 19 |
| D. | Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе | 60–62 | 19 |
| E. | Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей | 63–66 | 20 |
| F. | Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН | 67–69 | 20 |
| XIII. | Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня) | 70–72 | 21 |
| XIV. | Транспорт и конкурентоспособность (пункт 13 повестки дня) | 73–77 | 22 |
| XV. | Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 14 повестки дня) | 78 | 23 |
| XVI. | Программа работы на 2016–2017 годы и двухгодичная оценка за этот период (пункт 15 повестки дня) | 79–80 | 23 |
| A. | Проект программы работы на 2016–2017 годы и двухгодичной оценки за этот период | 79 | 23 |
| B. | Проект плана работы на 2016–2020 годы | 80 | 23 |

| | | | |
|------------|---|----|----|
| XVII. | Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня) | 81 | 23 |
| XVIII. | Сроки проведения следующей сессии (пункт 17 повестки дня). | 82 | 23 |
| XIX. | Утверждение основных решений (пункт 18 повестки дня). | 83 | 24 |
| Приложения | | | |
| I. | Пересмотренная программа работы и двухгодичная оценка на 2016–2017 годы | | 25 |
| II. | Пересмотренный план работы на 2016–2020 годы | | 33 |

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою двадцать восьмую сессию 7–9 сентября 2015 года. Совещание проходило под председательством г-на Кристофа Шоккэрта (Бельгия). В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Бельгии, Кипра, Германии, Греции, Нидерландов, Польши, Румынии, Российской Федерации, Сербии, Швеции, Швейцарии, бывшей югославской Республики Македония, Турции, Туркменистана, Украины и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.
2. Присутствовал также представитель Европейского союза.
3. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: Центральное управление проектов Трансъвропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН.
4. Были представлены следующие межправительственные организации: Азиатский банк развития, Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Дунайская комиссия (ДК), Организация экономического сотрудничества, Межправительственная комиссия ТРАСЕКА, Исламский банк развития (ИБР), Транспортная обсерватория для Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ) и Группа Всемирного банка.
5. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
6. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих учреждений: Управления по эксплуатации платных автодорог Атики, Европейского института исследований в сфере услуг, «Капш ТраффикКом АГ» и АО «ПЛАСКЕ».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/57, ECE/TRANS/WP.5/57/Corr.1

7. Рабочая группа утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/57, ECE/TRANS/WP.5/57/Corr.1).

III. Рабочее совещание на тему: «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии» (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

8. Секретариат приветствовал участников рабочего совещания и обратил особое внимание на проблемы развития транспортных коридоров. Для целей облегчения пересечения границ подчеркивалась важность современной и эффективной транспортной инфраструктуры и осуществления мягких мер, а также, в частности, реализации конвенций ООН. Кроме того, в числе основных проблем, кото-

рые необходимо будет решить в будущем, отмечались недостаточная степень сотрудничества между различными заинтересованными сторонами и в рамках инициатив развития транспортных коридоров между Европой и Азией.

9. Участники:

а) приняли к сведению информацию о существующих и реализуемых инициативах в области развития транспортных коридоров между Европой и Азией:

- Сеть ТЕС-Т Европейской комиссии (ЕК) имеет девять основных коридоров. Для каждого коридора был составлен план работы (утверждены в июне 2015 года), в котором определено текущее состояние его инфраструктуры, график устранения физических, технических, оперативных и административных узких мест и обзор финансовых ресурсов (ЕК, международные, национальные, региональные и местные, государственные и частные ресурсы).
- Автомобильно-железнодорожная сеть ОЭС в Центральной Азии включает восемь дорожно-транспортных коридоров и шесть железнодорожных транспортных коридоров. В 2009 году в сотрудничестве с ИБР началась реализация проекта по осуществлению Рамочного соглашения о транзитных перевозках ОЭС (РСТП).
- ОСЖД указала тринадцать железнодорожных коридоров в Европе и Азии. Для каждого из железнодорожных коридоров был подготовлен меморандум о сотрудничестве в сфере технического, функционального и коммерческого развития, который будет подписан заинтересованными сторонами.
- ТОЮВЕ занимается развитием собственной всеобъемлющей сети, которая является частью сети ТЕС-Т и включает в себя восемь дорожно-транспортных коридоров и семь железнодорожных коридоров. Для мониторинга осуществления мягких мер была создана рабочая группа по упрощению транспортных процедур, и по каждому из коридоров ведется конкретная работа.

Транспортные коридоры Европы и Азии



Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН.

- Группа регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (РЭСЦА) указала шесть основных транспортных коридоров. В рамках Стратегии РЭСЦА по транспорту и упрощению процедур торговли до 2020 года были определены приоритетные проекты и задачи, в частности было отобрано 108 проектов финансирования транспортной инфраструктуры и 49 проектов по оказанию технической помощи.
- ОЧЭС включила в число своих целей создание эффективной транспортной сети на территории государств – членов ОЧЭС и содействие осуществлению проекта кольцевой автомагистрали «Черноморское кольцо», предусматривающего строительство кольцевого шоссе с четырьмя полосами движения протяженностью порядка 7 500 км между государствами – членами ОЧЭС.
- Программа ТРАСЕКА, в рамках которой были указаны два основных коридора. Был создан Международный инвестиционный форум ТРАСЕКА, который представляет собой постоянно действующий механизм прямого и последовательного взаимодействия между программой ТРАСЕКА и инвесторами.
- Новая евразийская инициатива в области наземного транспорта (НЕИИТ) МСАТ, в рамках которой было указано три основных коридора (маршрута). По этим коридорам было совершено четыре демонстрационных автопробега, по итогам которых были достигнуты конкретные результаты и вынесены рекомендации.
- СЕТМО указал семь транспортных коридоров, причем шесть из них являются частью сети ТЕС-Т. Специально для Магрибского коридора мультимодальных перевозок был разработан план действий с указанием горизонтальных мер;
 - b) признали, что, несмотря на существование и реализацию многочисленных инициатив в области развития транспортных коридоров в Европе и Азии, взаимодействие между этими инициативами недостаточно или вообще отсутствует;
 - c) отметили, что Китай (но не только) вступает в конкуренцию с Европой, начав реализацию проекта «Один пояс – один путь»;
 - d) отметили, что одного из самых высоких темпов развития в ближайшие десятилетия следует ожидать для торговых маршрутов между Азией и Европой;
 - e) указали на важность учета долгосрочных планов развития транспортных путей между Азией и Европой для перевозок на дальние расстояния в целях создания эффективной и комплексной транспортной системы, охватывающей все виды транспорта;
 - f) решили, что важную роль в повышении экономичности, экологичности и безопасности транспортных операций между нашими двумя континентами играют также новые технологии;
 - g) отметили, что в сфере международных железнодорожных перевозок существует ряд сдерживающих факторов, делающих железнодорожный транспорт неконкурентоспособным, а именно: слабость инфраструктуры, неконкурентоспособность тарифов, существование, по крайней мере, двух правовых режимов и задержки в пунктах пересечения границ;
 - h) отметили, что согласно данным, представленным МСАТ, 57% времени на автомобильные перевозки теряется на пограничных пунктах, а 38% транспортных расходов приходится на неофициальные сборы!;

i) согласились с тем, что развитие транспортных коридоров будет способствовать трансграничному движению товаров, услуг, населения, капитала, информации и знаний благодаря:

- региональному транспортному сообщению, включая стыкуемость инфраструктуры;
- облегчению и либерализации торговли и инвестиций путем упрощения, согласования и унификации политики, нормативно-правовой базы и процедур;
- мобилизации технических и финансовых ресурсов для осуществления проектов регионального сотрудничества и интеграции;

j) отметили и решили, что транспортные коридоры могут влиять на распределение экономической деятельности и развития в регионах и способствовать всеохватному росту и сокращению масштабов нищеты. Это объясняется тем, что:

- транспортные коридоры содействуют повышению эффективности торговли, стимулируя экономический рост и расширяя доступ к рынкам;
- транспортные коридоры могут способствовать развитию мобильности и доступа к образованию, здравоохранению и другим услугам;
- в конечном итоге наличие транспортных коридоров может повысить уровень потребления малообеспеченных домохозяйств;

k) отметили, что последствия изменения климата для транспортных сетей должны приниматься во внимание при выборе транспортных коридоров, тогда как меры адаптации к последствиям изменения климата необходимо реализовывать на этапах строительства;

l) согласились с тем, что основными трудностями для развития транспортных коридоров являются:

- значительные финансовые потребности;
- асимметричное распределение затрат и выгод между соседними странами, инвестирующими средства в общие инфраструктурные объекты;
- экономически невыгодное положение стран, не имеющих выхода к морю, в связи с отсутствием доступа к портам;
- несоответствие стандартов (например, стандартов, касающихся нагрузки на ось грузовых автомобилей) или слабость транзитных режимов, которые могут стать причиной вынужденной перегрузки грузов на границах, дорогостоящих гарантий и порожних обратных рейсов.

10. Рабочее совещание показало, насколько сложны вопросы существования, связанные с развитием транспортных коридоров в Европе и Азии, и что необходим дальнейший анализ. Рабочая группа высоко оценила доклады, обстоятельно подготовленные выступавшими, сочла их чрезвычайно информативными и весьма полезными.

11. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ на основе полученных от экспертов материалов и обсуждений, проводившихся в ходе рабочего совещания по развитию транспортной инфраструктуры в евро-азиатских коридорах, для рассмотрения Рабочей группой на следующей сессии. В него следует включить предложения относительно возможных будущих мер, которые Рабочей группе необходимо принять по данному вопросу.

12. Отчет об этом рабочем сообщении и все соответствующие материалы имеются на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp5/workshop_rail_road_corridors_europe_asia.html.

IV. Рабочее совещание на тему: «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности» (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2

13. На основе мандата Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), в соответствии с которым Отделу следует продолжать работу, нацеленную на укрепление безопасности на внутреннем транспорте, в частности путем организации мероприятий по обмену данными и информацией об оптимальной практике, Рабочая группа организовала рабочее совещание по уязвимости и безопасности транспортной инфраструктуры первостепенной важности. Итоги этого рабочего совещания должны послужить вкладом в работу Форума по безопасности на внутреннем транспорте КВТ.

14. Террористические акты и преступная деятельность могут привести к разрушению инфраструктуры, от которой мы зависим в повседневной жизни. Эта инфраструктура, зачастую называемая «инфраструктурой первостепенной важности», включает различные транспортные объекты – от интермодальных транспортных узлов и логистических центров до железнодорожных и автодорожных мостов и туннелей. Представители правительств и международных организаций (программа рабочего совещания содержится в неофициальном документе № 2), специализирующихся в вопросах безопасности транспортной инфраструктуры, обменялись опытом и примерами оптимальной практики в отношении способов дальнейшего повышения безопасности транспортной инфраструктуры.

15. Участники рабочего совещания

а) в связи с проблемой железнодорожной безопасности отметили, что следует подготовить отдельные руководства по проектированию станций в целях:

- обеспечения большей защиты пассажиров железнодорожного транспорта от террористических и преступных актов;
- повышения осведомленности инженеров, планировщиков, архитекторов и т.д.;
- предоставления общих рекомендаций в отношении безопасности;
- обеспечения взаимодействия с соответствующими заинтересованными сторонами;
- реализации действенных мер обеспечения безопасности на основе принципа эффективности затрат;

б) отметили, что в сфере безопасности при проектировании необходимо принимать во внимание следующее:

- здания должны быть рассчитаны на то, чтобы выдержать взрыв определенной количественно измеримой силы;
- для уменьшения количества вторичных осколков следует использовать многослойное остекление;
- следует использовать облицовку, которая не разрушается и не отслаивается в результате взрыва;

- объекты следует проектировать таким образом, чтобы максимально снизить ущерб при нападении с использованием транспортных средств и обеспечить возможность противодействия, находясь вне зоны поражения: важен каждый метр;
- служебные зоны должны находиться под контролем, а пути доступа к ним необходимо оборудовать качественными дверями/замками, обеспечивающими защиту от несанкционированного доступа;
- парковки для сотрудников и пассажиров следует размещать вдали от мест скопления людей и зон первостепенной важности;
- бюро находок должно находиться вдали от мест скопления людей, желательно на периферии;
- необходимо обеспечить защиту периметра станции от несанкционированного доступа и минимизировать количество входов;
- следует обеспечить удобный доступ для аварийных служб;

c) согласились с тем, что меры в области безопасности должны опираться на оценку риска, и для обеспечения успешной реализации проекта необходимо привлекать соответствующие заинтересованные стороны;

d) отметили, что Международная морская организация (ИМО) разработала Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС), решили, что аналогичный кодекс следует разработать для внутреннего водного транспорта, и предложили ЕЭК и, в частности, Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3) принять соответствующие меры в этой связи;

e) решили, что развитие эффективной системы обеспечения безопасности на транспорте должно включать следующее:

- развитие комплексной законодательной базы;
- выявление угроз безопасности на транспорте;
- классификацию транспортных объектов и транспортных средств;
- оценку уязвимости транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработку требований в области безопасности на транспорте;
- разработку и осуществление планов обеспечения безопасности на транспорте;
- развитие системы профессиональной подготовки и сертификации;
- управление и надзор в сфере безопасности на транспорте;
- создание национальной информационной системы;
- сертификацию технологий обеспечения безопасности на транспорте;

f) признали, что в зависимости от систем безопасности, используемых на объектах инфраструктуры первостепенного значения, незаконная деятельность может оставаться незамеченной, что приводит к серьезным системным сбоям и подрывает финансовую стабильность, а также безопасность;

g) отметили, что системы безопасности могут иметь недостатки, связанные со следующими факторами:

- стоимость систем для наблюдения за крупными объектами;
- сложность и разнообразие используемых систем;

- их эффективность, надежность и устойчивость;
- точность данных для выявления схем незаконной деятельности;
- трудность координации мероприятий по надзору и контролю на национальном и транснациональном уровнях;
- соответствие этих систем стратегиям ЕС и общественным ценностям, связанным с защитой неприкосновенности частной жизни.

16. Рабочая группа приняла к сведению сообщения экспертов. Она поблагодарила экспертов за участие и просила секретариат обеспечить, чтобы итоговый документ этого рабочего совещания послужил вкладом в работу Форума по безопасности на внутреннем транспорте КВТ.

17. Отчет об этом рабочем совещании и все соответствующие материалы представлены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unecce.org/trans/areas-of-work/trends-and-economics/activities/working-party-on-transport-trends-and-economics-wp5/events/transmainwp5workshop-vulnerability-security-critical-transport-infrastructure.html>.

V. Соединения портов с внутренними районами (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/3

18. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлогодней сессии она приняла к сведению информацию о центре мониторинга связей между портами и внутренними районами, созданном в рамках программы Средиземноморской сети («МедНет»). Она просила секретариат изучить возможности дальнейшего сотрудничества Рабочей группы с программой «МедНет» и ее центром мониторинга связей между портами и внутренними районами и представить на следующей сессии информацию по этому вопросу для рассмотрения. Рабочая группа обсудила документ ECE/TRANS/WP.5/2015/3 с описанием структуры и услуг центра мониторинга связей между портами и внутренними районами. Кроме того, она рассмотрела сообщение секретариата о работе, проделанной в области развития внутренних водных путей и связей с морскими портами.

19. Центр мониторинга связей между портами и внутренними районами представляет собой передовую интернет-платформу для портовых служб и заинтересованных участников, которая обеспечивает распространение специальных знаний и передового опыта и облегчает обмен мнениями и информацией о мероприятиях и процедурах, связанных с функционированием портов. Речь идет о комплексном информационном центре и базе данных о требованиях портовых администраций, логистических процедурах, портовых операциях и таможенных формальностях. Это позволяет регистрировать и распространять сведения об оптимальной практике, а также знакомиться с техническими параметрами портовых операций, содержащимися в специализированной базе данных, включая сильные и слабые стороны работы портов. Кроме того, такой центр служит коммуникационной платформой для взаимодействия на европейском, национальном и региональном уровнях при помощи открытой дискуссионной группы. Он позволяет также представителям портовых властей Средиземноморского региона выполнять онлайн-оценку своего порта.

20. Рабочая группа отметила, что срок реализации проекта Средиземноморской сети истекает в мае 2015 года. Она отметила также, что секретариат уже получил от представителей этого проекта неофициальное подтверждение о том, что

впредь обеспечивать размещение платформы мониторинга связей между портами и внутренними районами, ее обслуживание и дальнейшее распространение на все страны ЕЭК ООН будет обеспечивать секретариат. Однако к настоящему времени официального ответа получено не было.

21. Рабочая группа просила секретариат – в ожидании официального ответа от представителей проекта Средиземноморской сети – провести анализ и проинформировать Рабочую группу на ее следующей сессии о финансовых последствиях размещения и технического обслуживания этой платформы для секретариата. Кроме того, Рабочая группа вновь указала на необходимость сотрудничества Рабочей группы с другими рабочими группами ЕЭК, имеющими отношение к ее деятельности, и, в частности, с Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3).

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

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

Документация: неофициальный документ № 3

22. Рабочая группа приняла к сведению информацию, предоставленную ЕК, и выразила признательность за краткое сообщение о ходе реализации проекта трансъвропейской транспортной сети. Рабочая группа предложила ЕК продолжать информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, и представить обновленные данные на двадцать девятой сессии в 2016 году.

B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/4, ECE/TRANS/WP5/2015/5

23. Рабочая группа с удовлетворением отметила сообщение управляющего проекта ТЕЖ о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕЖ в период 2014–2015 годов, вновь заявила о своей поддержке проекта и просила управляющего представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕЖ на ее двадцать девятой сессии в 2016 году.

24. Рабочая группа отметила следующую деятельность, которая осуществлялась в период 2014–2015 годов:

a) Взаимодействие

- полная интеграция в общеевропейские и азиатские сети и коридоры;
- сотрудничество с ЕК, ОСЖД и проектом ЕАТС;
- сотрудничество в управлении коридорами за пределами границ ЕС;
- гармонизация высокоскоростной сети в регионе ТЕЖ, привлечение консультанта, начало реализации проекта.

b) Информированность

- новая домашняя страница ТЕЖ с пересмотренной информацией в Интернете;

- увеличение числа участников ТЕЖ, определение стран, с которыми следует связаться и, возможно, посетить.
- с) **Наращивание потенциала**
- изучение возможностей подготовки – в сотрудничестве с проектом ЕАТС – комплексного исследования по грузовым потокам между Азией и Европой для всех видов транспорта.
- d) **Безопасность**
- сотрудничество с ЕЭК ООН в подготовке вопросника для проведения обзора по всем железнодорожным переездам в сети ТЕЖ, включая оценку уровня риска.
- e) **Совершенствование**
- пересмотр Генерального плана ТЕЖ и отчет о его реализации;
- вовлечение в процесс сбора данных ТЕЖ стран, не являющихся участницами ТЕЖ (возможные будущие участники).
- f) **Управление**
- переезд ЦУП ТЕЖ (подготовка и завершение разработки нового соглашения между принимающей страной и страной – участницей ТЕЖ);
- подготовка нового соглашения о Целевом фонде для проекта ТЕЖ;
- организация двух сессий Руководящего комитета ТЕЖ;
- организация рабочего совещания ТЕЖ в Стамбуле.

25. Рабочая группа с удовлетворением отметила сообщение ЦУП ТЕА о деятельности, проведенной в рамках проекта ТЕА в период 2014–2015 годов, вновь заявила о своей поддержке проекта и просила управляющего представить обновленную информацию о соответствующих изменениях в связи с проектом ТЕА на ее двадцать девятой сессии в 2016 году.

26. Рабочая группа приняла к сведению следующую деятельность, которая осуществлялась в течение 2015 года:

а) шестьдесят четвертая сессия Руководящего комитета ТЕА состоялась 15 апреля 2015 года в Женеве. Управляющий проекта ТЕА г-н Анджей Мациевски представил доклад и план работы на 2015 год, предусматривающий подготовку трех вышеупомянутых докладов (по безопасности дорожного движения, финансированию и стратегии);

б) на основе утвержденного плана работы 14 апреля 2015 года в Женеве состоялся семинар по управлению безопасностью дорожного движения, на котором более 20 экспертов от стран – участниц ТЕА и Европейского союза обменялись опытом работы и обсудили оптимальную практику и стратегии повышения безопасности автотранспортной инфраструктуры;

с) зона V международной Программы обмена опытом в области дорожного строительства (ПООДС) представляет собой форум для ежегодного обмена передовыми знаниями и опытом между инженерами-дорожниками Северной Америки и Европы. ПООДС – это инициатива США, а проект ТЕА служит ее европейским аналогом. Сотрудничество по линии ПООДС началось в 1993 году, а 14–17 июня 2015 года в Гданьске, Польша, состоялось двадцать второе ежегодное совещание в рамках зоны V ПООДС и ТЕА. Семинар нынешнего года был посвящен одной из приоритетных тем проекта ТЕА, а именно финансированию проектов в области автодорожной инфраструктуры. Представители стран –

участниц проекта ТЕА и транспортных управлений четырех штатов Соединенных Штатов Америки обменялись опытом и информацией об оптимальной практике финансирования дорожных работ, а также реконструкции и технического обслуживания дорог.

VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня)

A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья

Документация: неофициальный документ № 4

27. Представитель СЕТМО представил на рассмотрение Рабочей группы доклад о последней деятельности СЕТМО (неофициальный документ № 4).

28. Рабочая группа выразила признательность секретариату СЕТМО за его всеобъемлющий доклад и просила представить на ее следующей сессии в 2016 году обновленную информацию о деятельности СЕТМО.

B. Евро-средиземноморская транспортная сеть

29. Рабочая группа приняла к сведению информацию, предоставленную ЕК, и выразила признательность за краткое сообщение о ходе реализации проекта Евро-средиземноморской транспортной сети. Рабочая группа предложила ЕК продолжать информировать ее о своей деятельности, связанной с общеевропейскими коридорами, и представить обновленные данные на двадцать девятой сессии в 2016 году.

C. Доклад Союза для Средиземноморья

30. Никакой информации представлено не было.

D. Проект постоянного соединения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, осуществлявшейся в период 2006–2013 годов, и программа, предложенная на период 2013–2015 годов

Документация: неофициальный документ № 5

31. Рабочая группа приняла к сведению доклад о проекте создания постоянно действующей связи Европа–Африка через Гибралтарский пролив, подготовленный к сессии Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) 2015 года Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки (ЭКА). Кроме того, Рабочая группа дала высокую оценку очень полезному вкладу правительств Испании и Марокко, а также двух проектных фирм этих стран, которые руководили работой по изучению осуществимости проекта.

32. Кроме того, Рабочая группа отметила, что в одной из резолюций ЭКОСОС ЕЭК и ЭКА предлагается представить новый доклад на сессии ЭКОСОС в 2017 году, и поручила секретариату включить этот пункт в повестку дня тридцатой сессии в 2017 году.

VIII. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/26

33. 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.2/26). Рабочая группа приняла к сведению сообщение о результатах работы Группы экспертов по ЕАТС.

34. Рабочая группа отметила, что для выполнения задач, предусмотренных планом работы, Группе экспертов предстоит проделать большую работу. Исходя из этого, Рабочая группа удовлетворила просьбу Группы экспертов о продлении ее мандата еще на один год, что подлежит утверждению КВТ (февраль 2016 года) и Исполнительным комитетом ЕЭК (Исполкомом) (апрель 2016 года). Если КВТ и Исполком одобряют продление мандата Группы экспертов, ей следует представить окончательный доклад на тридцатой сессии Рабочей группы в 2017 году.

35. Рабочая группа приняла к сведению мнение Российской Федерации, которая, учитывая важность работы Группы экспертов по ЕАТС, предложила, чтобы деятельность Группы не ограничивалась сроком продленного мандата (один год), а продолжалась и в последующий период, возможно, на основе распределения расходов при условии согласия участвующих стран.

36. Российская Федерация, ОСЖД и МСЖД отметили, что основным направлением деятельности должна являться координация различных инициатив по развитию транспортных коридоров, а ЕЭК ООН следует играть роль координатора. Они отметили также, что такая деятельность должна осуществляться на основе резолюции 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития», принятой Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 19 декабря 2014 года, и концептуальной записки МСЖД по вопросу о развитии международных транспортных коридоров. В этой связи Российская Федерация внесла предложение о проведении международной конференции для стимулирования взаимодействия между различными инициативами по развитию транспортных коридоров в Европе и Азии.

B. Другие евро-азиатские транспортные инициативы

37. Представитель Российской Федерации сообщил, что начиная с 1 апреля 2015 года в стране действует новый федеральный закон о железнодорожном транспорте. Новый закон касается железнодорожного транспорта и содержит определения подвижного состава, контейнеров, платежей за пользование услугами железнодорожного транспорта, следующего в прямом и непрямом сообщении, и тарифов. Кроме того, представлена информация о пересмотренном варианте СМГС, которое действует с 1 июля 2015 года. В пересмотренный вариант Соглашения включены новые положения, касающиеся реформы железнодорожного транспорта, либерализации сектора транспортных услуг, международных грузовых операций в условиях, когда в пределах одного государства перевозку могут осуществлять несколько операторов либо когда один оператор осуществляет перевозку по территории нескольких государств. Кроме того, в этом варианте Соглашения предусмотрены новые правила железнодорожно-паромного сообщения, а также использования технологий и электронного обмена документами.

IX. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/2

38. Рабочая группа напомнила о том, что на прошлой сессии, а также в ходе рабочего совещания на тему: «Оптимальная практика и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры», участники согласились с тем, что сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры имеет важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства и реализации стабильной инвестиционной программы без каких-либо непредвиденных значительных затрат. Участники заключили также, что установление контрольных параметров расходов на строительство может быть полезным для составления сметы расходов и контроля за изменениями в расходах по проектам.

39. Рабочая группа рассмотрела официальный документ ECE/TRANS/WP.5/2015/2, подготовленный секретариатом на основе материалов, полученных от экспертов, и содержащий положения о круге ведения новой группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

40. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию. Она одобрила создание группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры и положения о ее круге ведения, приведенные в документе ECE/TRANS/WP.5/2015/2. Она просила секретариат представить эти положения о круге ведения КВТ на его следующей сессии для утверждения.

X. Городская мобильность и общественный транспорт (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/6

41. Рабочая группа напомнила, что в течение последних трех лет она занималась вопросом устойчивой городской мобильности и общественного транспорта в рамках рабочего совещания «Городской транспорт и мобильность», организованного в ходе ее двадцать пятой сессии (3–5 сентября 2012 года), и подготовки для опубликования доклада на тему «Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт», который был издан ЕЭК в 2015 году.

42. Кроме того, на своей семьдесят шестой сессии (25–27 февраля 2014 года) КВТ настоятельно призвал правительства и муниципалитеты оказать содействие в дальнейшем исследовании вопросов городского транспорта и мобильности, организованном ЕЭК ООН, и предложил рассмотреть эту тему в рамках повестки дня WP.5 (ECE/TRANS/240, пункт 11). При этом на своей семьдесят седьмой сессии (24–26 февраля 2015 года) КВТ решил регулярно проводить обзор изменений в области городской мобильности и транспорта, в частности взаимосвязи между городскими, региональными, национальными и международными транспортными сетями и услугами. В этой связи Комитет просил WP.5 продолжать работу в данной области (ECE/TRANS/248, пункт 18).

43. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/2015/6, содержащий информацию об основных трудностях в сфере городской мобильности и общественного транспорта.

44. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению сообщение руководителя Отдела международных отношений Европейского института исследований в сфере услуг г-на Андреа Чапетты и главы подразделения по Центральной и Восточной Европе Международного союза общественного транспорта г-на Артюра Першеля. Оба докладчика представили ценную информацию о ряде проблем в сфере городской мобильности и общественного транспорта, а также о возможных областях сотрудничества их организаций с Рабочей группой и направлениях деятельности для Рабочей группы. В частности, были высказаны следующие соображения:

a) благодаря возможностям сбора и обработки больших объемов данных центры контроля дорожного движения могут более оперативно реагировать на происшествия и заторы. Транспортные данные должны предоставляться в открытом формате, в режиме реального времени и быть легко доступными для тех, кому они необходимы;

b) к 2025 году рыночная доля общественного транспорта во всем мире увеличится в два раза;

c) наблюдается рост плотности городского населения и увеличение количества транспортных средств, а также предложения в сфере услуг общественного транспорта;

d) в числе эффективных факторов, содействующих перераспределению перевозок по видам транспорта, отмечались доля общественного транспорта среди других видов транспорта, его доступность из расчета на одного жителя, плотность городского населения, количество транспортных средств и масштабы использования автомобилей;

e) были выделены следующие основные тенденции: смешанная мобильность, совместное использование автомобилей и велосипедов;

f) кроме того, в сфере городского транспорта были отмечены следующие тенденции: усложнение системы тарифов, стремление повысить коммерческий доход, выход частного сектора на лидирующие позиции благодаря ГЧП, а также вклад прямых и косвенных бенефициаров (например, прирост стоимости земель);

g) рост предложения в сфере общественного транспорта является необходимым, но недостаточным условием для увеличения доли общественного транспорта. Он должен дополняться стратегиями регулирования спроса на использование индивидуальных транспортных средств (например, ограничения стоянки, взимание платы за въезд в места скопления автомобильного транспорта). Ненужно также забывать о комплексном городском планировании и проектировании в целях увеличения плотности и уменьшения разрастания городов.

45. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Европейским институтом исследований в сфере услуг, МСОТ и секретариатом, и поблагодарила экспертов за их вклад. Она просила секретариат продолжить работу над этим вопросом и подготовить официальный документ для следующей сессии с описанием итогов состоявшихся обсуждений и возможных предложений по дальнейшим действиям.

XI. Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/14

46. Рабочая группа напомнила, что на своей последней сессии она утвердила положения о круге ведения (КВ) Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (ECE/TRANS/WP.5/2014/3), с тем чтобы эта группа могла продолжить свою работу. После того как КВТ и Исполком утвердили круг ведения Группы, она провела свою седьмую сессию 3–5 июня 2015 года. В ходе этой сессии Группа рассмотрела результаты первого этапа работы, а также основные трудности и соображения, связанные с последствиями изменения климата для транспортных сетей, а затем обсудила и приняла свою программу работы.

47. Утвержденная программа работы включает, в частности, следующие основные задачи:

а) анализ транспортных сетей в регионе ЕЭК (автомобильных и железных дорог и внутренних водных путей), имеющих международное значение и необходимых для обеспечения связей между портами; и

б) центрами интермодальных перевозок национального значения;

с) по возможности выявление особых критических мест в таких сетях и узлах с учетом их международного/национального значения, а также грузо- и пассажиропотоков;

д) анализ и применение имеющихся прогнозов, по возможности с использованием ГИС, в отношении различных последствий изменения климата, включая такие явления, как наводнения, периоды аномальной жары и засухи (изменение температуры), колебания уровня моря, сильные ветры и вечная мерзлота;

е) сопоставление перечней транспортных сетей и узлов с прогнозами последствий изменения климата, по возможности с использованием ГИС, с целью выявления «горячих точек» в регионе ЕЭК и решения проблемы потенциальных чрезвычайных опасностей для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта;

ф) подготовка предложений относительно направлений деятельности вышестоящего органа – Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

48. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную секретариатом, и поручила секретариату представить на ее следующей сессии дополнительные данные о ходе работы Группы экспертов.

B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент ForFITS ЕЭК ООН

49. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, произошедших в период 2014–2015 годов в рамках проекта «В интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)», финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций.

50. Рабочая группа приняла к сведению представленную информацию об инструменте FogFITS и вновь заявила о своей поддержке деятельности по его развитию. Рабочая группа просила секретариат проинформировать ее на следующей сессии о любых изменениях в этой области.

С. Выбросы из дизельных двигателей

Документация: дискуссионный документ ЕЭК ООН

51. Секретариат представил Рабочей группе новую информацию в связи с дискуссионным документом «Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реалии», который был подготовлен секретариатом.

52. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата и поручила ему проинформировать ее на следующей сессии о любых изменениях в этой области.

ХII. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня)

А. Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт

Документация: публикация ЕЭК ООН

53. Секретариат проинформировал Рабочую группу о публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивая городская мобильность и общественный транспорт», подготовленной секретариатом на основе материалов, представленных странами. Секретариат отметил, что публикация была подготовлена и отправлена в типографию. Ожидается, что она будет распространена в феврале на следующей сессии КВТ.

54. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию и по достоинству оценила проделанную работу.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/1

55. Секретариат представил дополнительную информацию по теме публикации, касающейся тенденций и экономики транспорта (ECE/TRANS/WP.5/2013/3), под названием «Финансирование инфраструктуры транспорта в период 2013–2015 годов». Секретариат внес на рассмотрение официальный документ ECE/TRANS/WP.5/2015/1, содержащий вопросник по финансированию транспортной инфраструктуры. Он подчеркнул, что в эту публикацию необходимо включить некоторые исходные данные, поэтому в адрес правительств следует направить краткий и сжатый вопросник, который позволил бы секретариату собрать некоторые обновленные данные о последних проектах развития транспортной инфраструктуры и их финансировании в регионе ЕЭК.

56. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата по теме «Тенденции и экономика транспорта в 2013–2015 годах: финансирование транспортной инфраструктуры». Она одобрила подготовленный вопросник и поручила секретариату распространить его среди всех государств – членов ЕЭК и предста-

вить любую новую информацию в связи с этой публикацией о тенденциях и экономике транспорта на следующей сессии.

С. Транспортные тенденции и вызовы в автомобильном секторе

Документация: неофициальный документ № 6

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

58. Он напомнил, что с 2009 года наблюдается резкий рост числа грузовых автомобилей, регистрируемых в странах ОЭСР, на фоне достаточно стабильной ситуации в плане роста ВВП и объемов грузовых автомобильных перевозок. Он указал также на то, что в странах БРИК¹ резкий рост числа регистрируемых грузовых транспортных средств наблюдался до 2010 года, а затем темпы их регистрации стабилизировались. Он отметил, что, согласно основным выводам, сделанным в ходе реализации НЕИИТ МСАТ, 57% времени на автомобильные перевозки теряется на пограничных пунктах, а 38% транспортных расходов приходится на неофициальные сборы. Он вновь подчеркнул, что применение разработанных ООН инструментов упрощения процедур торговли, в частности осуществление Конвенции МДП и Конвенции о согласовании, являются ключевым фактором обеспечения эффективной перевозки грузов через границы.

59. 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 девятой сессии в 2016 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

Д. Транспортные тенденции и вызовы в железнодорожном секторе

Документация: неофициальный документ № 7

60. Представитель МСЖД г-н Эри Маньен сделал сообщение по транспортным тенденциям и вызовам в секторе железнодорожного транспорта.

61. Он проинформировал о тенденциях и вызовах в железнодорожном секторе на основе доклада МСЖД, содержащего предварительные годовые данные для всех континентов о протяженности линий, подвижном составе, средней численности персонала, движении поездов (поездо-км), железнодорожных перевозках (количество пассажиров, пассажиро-км, тонны, тонно-км) и высокоскоростном движении. Он отметил, что на мировом уровне в период 2007–2014 годов пассажирооборот возрос на 7,2%. Вместе с тем в указанный период было зарегистрировано сокращение грузооборота и протяженности линий на 1,0% и 2,8% соответственно. На глобальном уровне была отмечена тенденция к увеличению объемов пассажирских перевозок на фоне роста масштабов перевозок в странах Азии, Океании и Ближнего Востока и относительно стабильной ситуации во всех остальных регионах. В сфере грузовых железнодорожных перевозок ситуация остается стабильной с 2007 года. Что касается высокоскоростных перевозок, то были представлены следующие данные: Китайские железные дороги – 144,6 млрд пассажиро-км, Японские железные дороги – 89,2 млрд пассажиро-км и НОЖДФ – 50,7 млрд пассажиро-км.

¹ Бразилия, Российская Федерация, Индия и Китай.

62. Рабочая группа выразила МСЖД признательность за представленные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе железнодорожного транспорта и предложила МСЖД представить на ее двадцать девятой сессии в 2016 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

Е. Транспортные тенденции и вызовы в секторе внутренних водных путей

63. Секретарь Рабочей группы по внутреннему водному транспорту г-жа Виктория Иванова выступила с сообщением о тенденциях и вызовах в секторе внутренних водных путей.

64. Она представила некоторые данные о протяженности внутренних водных путей в государствах – членах ЕЭК ООН. Кроме того, она проинформировала о результатах статистического анализа перевозок грузов по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН, в соответствии с которыми в большинстве стран наблюдается снижение объемов как внутренних, так и транзитных перевозок. Значительный рост грузоперевозок по внутренним водным путям отмечался в период 2010–2011 годов, но с тех пор их объемы остаются стабильными.

65. В отношении структуры рынка труда в секторе ВВТ можно сделать следующие выводы:

а) в целом отмечается раздробленность регулирования с некоторыми весьма существенными улучшениями в области согласования, однако по-прежнему остается весьма значительное число диспропорций;

б) многие элементы имеют неблагоприятные последствия для условий труда: экономический кризис, тенденция к повышению мобильности кадров, увеличение размеров судов, открытые регистры, агентства по трудоустройству, непоследовательность в обеспечении соблюдения применимых требований;

с) необходимо обеспечить достойный труд для всех работников внутреннего водного транспорта.

66. Рабочая группа выразила секретариату признательность за представленные материалы по анализу последних тенденций и вызовов в секторе внутреннего водного транспорта и предложила секретариату представить на ее двадцать девятой сессии в 2016 году обновленную информацию о соответствующих изменениях в этом секторе.

Ф. Анализ статистики транспорта ЕЭК ООН

67. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта г-н Ульд Ху Сид Ахмед выступил с сообщением, посвященным анализу статистики транспорта в регионе ЕЭК ООН.

68. К числу основных показателей, которые в настоящее время являются предметом анализа в статистике транспорта по региону ЕЭК ООН, относятся: безопасность дорожного движения, транспортная инфраструктура, железнодорожные перевозки, железнодорожный подвижной состав, дорожное движение, парк дорожных транспортных средств, а также суда внутреннего плавания и перевозки по внутренним водным путям. 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 обследо-

вание дорожного движения. Оно представляет собой уникальное международное обследование дорожного движения, позволяющее получить сопоставимые данные о транспортных потоках на основных европейских дорогах. Оно является также важным инструментом транспортной политики. Распространение статистической информации о транспорте осуществляется путем издания публикаций (Ежегодного бюллетеня статистики транспорта (БСТ) и Статистики дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке) и размещения данных об электронных обзорах автомобильного и железнодорожного движения, а также через сетевую базу данных.

69. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата. Она просила секретариат представить на ее следующей сессии дополнительную информацию о статистике транспорта в регионе ЕЭК.

ХIII. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 8

70. Секретариат проинформировал Рабочую группу о деятельности по оказанию технической помощи странам с переходной экономикой. Рабочая группа отметила, что помощь в области транспорта направлена, среди прочего, 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, связанная с работой Отдела транспорта, предоставляется и другим государствам-членам. Деятельность по оказанию технической помощи направлена на обеспечение присоединения к правовым документам, нормам и стандартам Организации Объединенных Наций и их осуществления, передачу знаний и опыта и обмен информацией о передовой практике в секторе транспорта.

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

а) реализация текущего глобального проекта, финансируемого в рамках восьмого транша СРООН, под названием «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции» позволит расширить возможности стран в плане использования международных стандартных электронных сообщений в сфере транзитных процедур – в частности электронного обмена информацией между предприятиями и таможенными органами – и безопасного электронного обмена информацией, касающейся транзита, между таможенными службами различных стран;

б) в августе 2015 года началась реализация проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», финансируемого в рамках девятого транша СРООН. Цель проекта состоит в оказании четырем странам с низким или средним уровнями дохода (Албании, Грузии, Доминиканской Республике и Лаосской Народно-Демократической Республике) помощи в удовлетворении приоритетных потребностей в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством проведения обзоров положения дел в этой области (ОБДД);

в) хорошими примерами синергизма между основным координационным центром по безопасности дорожного движения и региональным советником в области финансирования мероприятий служат:

i) проведение 15–16 октября 2014 года в Белграде регионального рабочего совещания по безопасности дорожного движения;

ii) организация специального однодневного круглого стола для изучения возможности использования правовых документов ООН в области безопасности дорожного движения в целях разработки стратегии повышения безопасности самоходных двухколесных транспортных средств в странах с низким и средним уровнем доходов (Женева, март 2015 года).

d) Проектная рабочая группа по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА (ПРГ-ТПГ) является одной из постоянных платформ для осуществления мероприятий по ОТП. Некоторые мероприятия в рамках ПРГ-ТПГ СПЕКА проводились за счет предоставляемого Казахстаном ежегодного гранта, который облегчает подготовку ПРГ-ТПГ СПЕКА и обеспечивает участие ряда делегатов СПЕКА в деятельности ЕЭК ООН.

72. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о деятельности по оказанию технической помощи странам с переходной экономикой и просила секретариат также представить соответствующую информацию на ее следующей сессии.

XIV. Транспорт и конкурентоспособность (пункт 13 повестки дня)

73. Индекс развития транспорта (ИРТ) был разработан Отделом транспорта в результате осуществления проекта «Трудности в сфере транспорта, связанные с цепями поставок». Инициатором этого проекта в сентябре 2008 года выступила Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), и он был одобрен Комитетом по внутреннему транспорту в 2009 году. В декабре 2009 года Отдел транспорта организовал круглый стол с участием экспертов.

74. ИРТ призван стать критерием эффективности работы национальных транспортных систем с учетом ее важности для устойчивого развития в целом. ИРТ разработан путем агрегирования набора показателей, используемых для количественной оценки эффективности национальных транспортных систем на основе трехкомпонентного подхода к концепции устойчивого развития.

75. Дополнительные сведения об этом проекте можно найти в неофициальном документе № 9 WP.5 (2013 год). В ожидании доработки методологии проекта (возможно, весной 2016 года) будет проведено следующее совещание Целевой группы.

76. Швеция подтвердила свою заинтересованность в участии в экспериментальном проекте, в рамках которого она будет предоставлять данные для испытания и оценки ИРТ.

77. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата об ИРТ и просила секретариат также представить соответствующую информацию на следующей сессии.

XV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/247

78. Рабочая группа приняла к сведению решения семьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту (состоявшейся 24–26 февраля 2015 года), связанные с ее областями работы, и поручила секретариату представить информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

XVI. Программа работы на 2016–2017 годы и двухгодичная оценка за этот период (пункт 15 повестки дня)

A. Проект программы работы на 2016–2017 годы и двухгодичной оценки за этот период

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/7

79. Рабочая группа напомнила, что на своей двадцать шестой сессии 10–12 сентября 2013 года она одобрила показатели достижений для оценки ожидаемых результатов в 2014 и 2015 годах (ECE/TRANS/WP.5/54, пункт 77). Учитывая решение КВТ о пересмотре своей программы работы каждые два года и о проведении следующего обзора в 2016 году, Рабочая группа пересмотрела и утвердила с поправками свою программу работы на 2016–2017 годы и соответствующие параметры для двухгодичной оценки. Пересмотренная программа работы на 2016–2017 годы и показатели ожидаемых достижений приведены в приложении I к настоящему документу.

B. Проект плана работы на 2016–2020 годы

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2015/8

80. В соответствии с просьбой Бюро КВТ от 20 июня 2011 года Рабочая группа пересмотрела и одобрила свой традиционный четырехлетний план работы на 2016–2020 годы с поправками в дополнение к обязательной программе работы и двухгодичной оценке на 2016–2017 годы (см. выше). Пересмотренный четырехлетний план работы на 2016–2020 годы содержится в приложении II к настоящему документу.

XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)

81. Никакие прочие вопросы не обсуждались.

XVIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 17 повестки дня)

82. Двадцать девятую сессию Рабочей группы в предварительном порядке планируется провести в Женеве 5–7 сентября 2016 года.

XIX. Утверждение основных решений (пункт 18 повестки дня)

83. 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.

Приложение I

Пересмотренная программа работы и двухгодичная оценка на 2016–2017 годы

I. Мандат

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту о пересмотре своей программы работы каждые два года и о проведении следующего обзора в 2016 году (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) предлагается рассмотреть и принять свою программу работы на 2016–2017 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки.

II. Программа работы на 2016–2017 годы

A. Введение

2. Настоящий документ содержит проект программы работы по подпрограмме «Тенденции и экономика транспорта» Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы. Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта предлагается рассмотреть эту программу для последующего принятия на ее нынешней сессии. Затем она будет представлена Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) и Исполнительному комитету Европейской экономической комиссии (ЕЭК) для официального утверждения. Рабочая группа и Комитет по внутреннему транспорту будут иметь возможность скорректировать свою программу работы в течение двухлетнего периода, что найдет отражение в отдельном документе.

3. В проекте программы работы применяется подход, ориентированный на достижение конкретных результатов. По каждому направлению деятельности (кластеру) проект содержит описание ожидаемых достижений и перечень результатов/мероприятий, предлагаемых для реализации в 2016–2017 годах. Предполагается, что эти результаты/мероприятия будут способствовать достижению ожидаемых результатов.

4. Группирование видов деятельности по кластерам точно соответствует классификации, которая использовалась Комитетом по внутреннему транспорту для двухгодичной оценки показателей результативности его подпрограммы.

5. В подпрограмму ЕЭК ООН по транспорту включены следующие кластеры:

Кластер Подпрограмма: 02 – Транспорт

1. Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)
2. Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)
3. Согласование правил в области транспортных средств, изменение климата и интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
4. Железнодорожный транспорт и проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)
5. Внутренний водный транспорт

6. Интермодальные перевозки и логистика
 7. Таможенные вопросы, связанные с транспортом
 8. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)
 9. Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)
 10. Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)
 11. Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (ГСС) (ЭКОСОС)
 12. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов
 13. Статистика транспорта
 14. Автомобильный транспорт и проект Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА)
 15. Безопасность дорожного движения
-

6. Кроме того, результаты/мероприятия, перечисленные в данном документе, соответствуют предлагаемому бюджету по программам ЕЭК ООН на 2016–2017 годы. При необходимости они дополняются некоторыми статьями, отражающими последние изменения и потребности государств – членов ЕЭК ООН. Для удобства ссылки такие новые результаты/мероприятия четко обозначены как «дополнительные».

7. Результаты/мероприятия перечислены по направлению деятельности (кластеру), к которому они относятся, в разбивке по следующим основным категориям: а) совещания и соответствующая дискуссионная документация; б) публикации и другие информационные материалы; и с) техническое сотрудничество, включая семинары, рабочие совещания, учебные заседания, консультационные услуги.

8. В приложении III к настоящему документу перечислены соответствующие показатели достижений вместе с базовыми и целевыми данными, на основе которых будет оцениваться эффективность работы.

9. Настоящий документ по существу базируется на программе работы на 2014–2015 годы, которая была утверждена Комитетом по внутреннему транспорту в 2014 году (ECE/TRANS/240, пункты 99–104, ECE/TRANS/2014/23, ECE/TRANS/2014/24).

В. Цель и стратегия

10. Цель подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту заключается в облегчении международных пассажирских и грузовых перевозок различными видами внутреннего транспорта, повышении безопасности, улучшении охраны окружающей среды, повышении энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, реально способствующих устойчивому развитию.

11. Ответственность за выполнение этой подпрограммы возложена на Отдел транспорта.

С. Результаты/мероприятия для реализации в течение двухгодичного периода 2016–2017 годов

Подпрограмма: 02 – Транспорт

Кластер 2

Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)

Описание кластера (факультативно)

Ожидаемые достижения в рамках этого кластера

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) предоставляет форум для обмена идеями о прогрессе, вызовах и **проблемных вопросах** в области устойчивого внутреннего транспорта в общеевропейском регионе. Ее основная цель состоит в содействии пониманию основных тенденций и изменений в области внутреннего транспорта в регионе ЕЭК и в укреплении международного сотрудничества для развития устойчивых транспортных систем. К ее сфере деятельности относится исследование экономических аспектов перевозок с учетом i) интеграционных процессов, происходящих в регионе ЕЭК, и ii) процессов реформ, протекающих в настоящее время в странах-членах, посредством отслеживания текущих изменений на транспорте с целью выявления, стимулирования и распространения позитивных примеров развития транспорта. Она стремится также к усовершенствованию интермодальной координации и интеграции для создания устойчивой европейской транспортной системы. Ее сфера деятельности охватывает вопросы развития евро-азиатских транспортных связей, последствия изменения климата для транспортных сетей и **узлов** и адаптацию к ним, устойчивый городской транспорт и мобильность, **в том числе общественный транспорт, транспортную безопасность** и инновационные пути финансирования транспортной инфраструктуры, **включая сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры.**

Основные задачи:

- выполнять функции секретариата для Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта;
- содействовать обмену данными между государствами-членами по изменениям в области транспортной политики;

- Более четкое понимание государствами-членами основных транспортных тенденций и изменений в регионе ЕЭК;
- укрепление сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей.

| <i>Описание кластера (факультативно)</i> | <i>Ожидаемые достижения в рамках этого кластера</i> |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • координировать сотрудничество между правительствами и другими заинтересованными сторонами (межправительственными и неправительственными организациями, региональными организациями экономической интеграции, частным сектором и научными кругами); • предоставлять техническую и административную помощь странам с переходной экономикой. | |

Другая деятельность в рамках этого кластера

Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям поддерживает работу по реализации обозначенных приоритетных проектов и содействует включению всех обозначенных евро-азиатских транспортных маршрутов в соответствующие международные соглашения по вопросам развития сетей. Она занимается также устранением барьеров для беспрепятственного перемещения грузов через международные границы и продолжает расширять возможности сотрудников различных национальных учреждений, занимающихся пограничными формальностями и процедурами пересечения границ. Группа продолжает свою работу по координации планирования инфраструктуры, оценке и определению приоритетности проектов в области инфраструктуры; изучению и анализу экономически целесообразных вариантов организации внутреннего транспорта; изучению нефизических барьеров и сбору данных о транспортных потоках в регионе ЕАТС; укреплению национальных потенциалов; обмену опытом и оптимальной практикой вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, а также дальнейшей разработке базы данных географических информационных систем (ГИС). Продолжение работы на новом этапе III посредством:

- координации планирования инфраструктуры;
- оценки и определения приоритетности проектов в области инфраструктуры;
- изучения и анализа экономически целесообразных вариантов организации внутреннего транспорта;
- изучения нефизических барьеров и сбора данных о транспортных потоках в регионе ЕАТС;
- укрепления национальных потенциалов;
- **облегчения координации комплексных графиков движения и тарифов для девяти железнодорожных и автомобильных соединений;**
- **содействия использованию евро-азиатских наземных транспортных маршрутов и развития комплексной стратегии маркетинга;**
- обмена опытом и оптимальной практикой вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов;
- дальнейшей разработки базы данных географических информационных систем (ГИС) и представления окончательного доклада о достигнутых результатах в рамках этапа II.

Группа экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (срок мандата – два года), финансируемая за счет существующих ресурсов секретариата, при дополнительной финансовой поддержке со стороны участвующих стран и в тесном сотрудничестве с другими заинтересованными международными организациями и органами критически оценит имеющиеся данные и анализы последствий изменения климата для международных транспортных сетей в регионе ЕЭК и за его пределами и подготовит рекомендации для правительств стран-членов с целью повышения устойчивости международных перевозок в долгосрочной перспективе и подбора оптимальных примеров национальной политики, касающейся уязвимости транспортных сетей, среди государств-членов.

Ожидается, что Группа экспертов:

- по возможности определит и создаст перечни транспортных сетей в регионе ЕЭК, подверженных изменению климата, желательно с использованием географической информационной системы (ГИС);
- применит/разработает модели, методологии, инструменты и оптимальную практику 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;
- выявит и проанализирует тематические исследования с уделением основного внимания потенциальным экономическим, социальным и экологическим последствиям воздействия изменения климата, а также проанализирует затраты/выгоды вариантов адаптации.

Недавно созданная Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (срок мандата – два года), финансируемая за счет существующих ресурсов секретариата, при дополнительной финансовой поддержке со стороны участвующих стран и в тесном сотрудничестве с другими заинтересованными международными организациями и органами критически оценит имеющиеся данные и результаты анализа методик и моделей оценки затрат на строительство транспортной инфраструктуры, терминологию и определения, используемые для исчисления сопутствующих расходов на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта (автомобильных дорог, железных дорог, внутренних водных путей и инфраструктуры для смешанных перевозок), и соберет данные для выполнения сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК.

Ожидается, что Группа экспертов:

- определит модели, методики, инструменты и примеры оптимальной практики для расчета и оценки затрат на строительство транспортной инфраструктуры;
- выявит термины, используемые в регионе ЕЭК ООН в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта, и составит их перечень; по возможности составит глоссарий согласованных терминов и соответствующих пояснений;
- соберет и проанализирует данные для проведения сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК.

Результаты/виды деятельности*a) Заседания и соответствующая дискуссионная документация*

- 2.1 Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (двадцать девятая сессия в 2016 году; тридцатая сессия в 2017 году) (12 заседаний)

Документация:

Повестки дня сессий (2); доклады о работе сессий (2); документы, касающиеся проблемных вопросов и тенденций на транспорте, включая финансирование, транспортные сети и соединения между портами и внутренними районами (12); по проекту евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) (2), о ситуации на транспорте и формирующихся тенденциях в регионе ЕЭК (2), о городской мобильности и общественном транспорте (2), об изменении климата, загрязнении воздуха и транспорте (2), о четырехлетнем плане работы, программе работы и двухгодичной оценке (2)

- 2.2 Запланированные сессии Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (2014–2015 годы)

Документация:

Повестки дня (5), доклады о работе сессий (5); документы, касающиеся комплексных графиков движения и тарифов (2), документы, касающиеся комплексной стратегии маркетинга (2), документы, касающиеся базы данных географической информационной системы (ГИС), заключительные доклады Группы экспертов (2), другие документы, актуальные для плана работы Группы экспертов (3)

- 2.3 Запланированные сессии Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (2016–2017 годы)

Документация:

Повестки дня сессий (6); доклады о работе сессий (6); документы, касающиеся плана работы Группы экспертов (4); документы, касающиеся перечней транспортных сетей (2); документы, касающиеся моделей, методологий, инструментов и передового опыта с целью решения проблемы потенциальных чрезвычайных опасностей (2); документы, касающиеся тематических исследований, посвященных потенциальным экономическим, социальным и экологическим последствиям воздействия изменения климата (2); документы, касающиеся анализа затрат/выгод вариантов адаптации (2); документы, касающиеся базы данных географической информационной системы (ГИС) (2); окончательный доклад Группы экспертов (2)

- 2.4 Запланированные сессии Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (2016–2017 годы)

Документация:

Повестки дня сессий (6); доклады о работе сессий (6); документы, связанные с планом работы Группы экспертов (4); документы, касающиеся моделей, методик, инструментов и примеров оптимальной практики для расчета и оценки затрат на строительство транспортной инфраструктуры (2); документы, касающиеся терминологии, используемой в регионе ЕЭК ООН в отношении затрат на строительство (2); документы по глоссарию согласованных терминов (2); документы, касающиеся сопоставительного анализа за

трат на строительство транспортной инфраструктуры (2) и окончательный доклад Группы экспертов (2)

b) Публикации и другие информационные материалы

- 2.5 Окончательный доклад по этапу III ЕАТС (конец **2016 года**)
- 2.6 Обновление базы данных географической информационной системы (ГИС) (**2016–2017 годы**, повторн.)
- 2.7 Публикация о тенденциях и экономике транспорта за **2016 год, касающаяся финансирования транспортной инфраструктуры (2017 год)**
- 2.8 **Заключительный доклад Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (2017 год)**
- 2.9 **Заключительный доклад Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (2017 год)**

c) Техническое сотрудничество

- 2.10 Вопросник по **публикации о тенденциях и экономике транспорта** и подготовка доклада для информирования Рабочей группы и стимулирования сотрудничества в областях, представляющих взаимный интерес
- 2.11 Вопросники ЕЭК ООН по приоритетным проектам в области комплексных графиков движения и тарифов, а также по обновлению базы данных географической информационной системы (ГИС) для **сбора и распространения** необходимой информации в целях продолжения реализации проекта
- 2.12 Организация **ежегодных рабочих совещаний по темам, представляющим интерес для Рабочей группы с учетом программы работы**

III. Двухгодичная оценка

12. На основе решений, принятых на двадцать второй сессии в сентябре 2009 года (ECE/TRANS/WP.5/46), результативность деятельности Рабочей группы определяется в рамках двухгодичной оценки с точки зрения одного ожидаемого достижения, трех показателей достижения и соответствующих критериев результативности. В феврале 2010 года такой подход был одобрен Комитетом по внутреннему транспорту в контексте планирования результатов работы для оценки на двухгодичный период 2010–2011 годов (ECE/TRANS/2010/7).

13. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть эти параметры, а также фактические показатели результативности за 2014–2015 годы, как указано ниже, с тем чтобы либо их сохранить, либо определить новые параметры и показатели на двухгодичный период 2016–2017 годов.

*Двухгодичная оценка
Рассмотрение показателей результативности за 2014–2015 годы и постановка задач на 2016–2017 годы*

| <i>Кластер</i> | <i>Ожидаемое достижение</i> | <i>Показатели достижения</i> | <i>Фактические показатели результативности</i> |
|---|--|--|---|
| 2. Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи) | Более четкое понимание государствами-членами основных транспортных изменений в регионе ЕЭК, а также укрепление сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей | 1. Число стран, участвующих в совещаниях Рабочей группы и групп экспертов | Целевой показатель на 2014–2015 годы: 37 Число стран, принявших участие в работе сессий 2014 года: 53 Число стран, принявших участие в работе сессий 2015 года: ____ Целевой показатель на 2016–2017 годы: 50 |
| | | 2. Уровень удовлетворенности участников в отношении пользы информации, совещаний и мероприятий согласно отчетам о проводимых обследованиях | Целевой показатель на 2014–2015 годы: 75% положительных отзывов Целевой показатель на 2016–2017 годы: 75% положительных отзывов |

Приложение II

Пересмотренный план работы на 2016–2020 годы

Записка секретариата

1. В соответствии с просьбой Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), высказанной на его шестом совещании 20 июня 2011 года, Рабочей группе следует пересмотреть и одобрить свой традиционный четырехлетний план работы на 2016–2020 годы, а также обязательную программу работы на 2016–2017 годы и двухгодичную оценку (ECE/TRANS/WP.5/2015/8).

2. Воспроизведенный ниже текст плана работы основан на плане работы, который был утвержден КВТ 27 февраля 2014 года (ECE/TRANS/240, пункт 105, ECE/TRANS/2014/26) и Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта на ее двадцать шестой сессии (ECE/TRANS/WP.5/54, пункт 77). Предлагаемые изменения выделены **жирным** шрифтом (добавленный текст) либо ~~зачеркнута~~ (исключенный текст).

I. Подпрограмма 02.2: тенденции и экономика транспорта

Обзор общих тенденций развития транспорта и транспортной политики и анализ отдельных экономических проблем на транспорте. Очередность: 1

Пояснение:

Рассмотрение общих тенденций развития транспорта и отдельных экономических проблем на транспорте, включая развитие транспорта в регионе Средиземноморья, и обмен соответствующей информацией.

Планируемая работа:

Комитет и Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) рассмотрят и проведут следующие мероприятия:

A. Постоянная деятельность

1. Исследование экономических аспектов перевозок с учетом i) интеграционного процесса, происходящего в регионе ЕЭК ООН, и ii) процессов реформ в странах-членах посредством отслеживания текущих изменений на транспорте для выявления, стимулирования и распространения позитивных примеров развития транспорта.

Ожидаемый результат:

Подготовка каждые **два года** доклада о развитии транспорта (**2016 год**). Очередность: 2

2. Периодическое рассмотрение новых важных изменений в политике **или новых проблемных вопросов**, касающихся внутреннего транспорта в странах – членах ЕЭК ООН, для повышения транспарентности процесса средне- и долгосрочного развития транспорта, **а также для дальнейшего содействия обсуждению и анализу этих вопросов, что в будущем могло бы привести к возможному согласованию действий с другими рабочими группами.** Рабочая группа будет рассматривать все общие и отдельные решения, которые были в последнее время приняты в странах-членах и которые могут иметь определенные последствия для организации перевозок, **и будет учитывать выводы, сделанные** на междуна-

родных совещаниях, с уделением особого внимания ключевым вопросам развития транспорта.

Ожидаемый результат:

Доклады об изменениях в области внутреннего транспорта в странах-членах (каждые два года, следующий доклад: **(2016 год)**). Очередность: 2

3. Отслеживание изменений, имеющих значение для общеевропейских транспортных коридоров, в сотрудничестве с ЕС.

Ожидаемый результат:

Доклад о ходе работы по созданию общеевропейских транспортных коридоров. Очередность: 1

4. Исследование взаимосвязи соглашений ЕЭК ООН (СМА, СМЖЛ, СЛКП и Протокола к нему, СМВП) и проектов ЕЭК ООН (ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС) с процессом планирования общеевропейской транспортной сети в целях:

а) определения основных международных транспортных маршрутов, которые предстоит рассмотреть на предмет их улучшения и модернизации, с указанием приоритетов и соответствующего графика работ с учетом тех участков сетей, где имеются узкие места и недостающие звенья;

б) оценки затрат по этому плану развития инфраструктуры и внесения предложений по его финансированию.

Ожидаемый результат:

Подготовка доклада за двухгодичный период **или рабочего совещания либо ряда сообщений** о взаимосвязанной европейской сети международной инфраструктуры транспорта. Очередность: 1

5. Реализация этапа III проекта евро-азиатских транспортных связей в рамках соответствующей группы экспертов, а также продолжение мероприятий по координации планирования инфраструктуры, оценке и определению приоритетности инфраструктурных проектов, изучению и анализу экономически целесообразных вариантов организации внутреннего транспорта; изучению нефизических барьеров и облегчению международных перевозок по маршрутам ЕАТС; сбору данных о транспортных потоках в регионе ЕАТС; укреплению национального потенциала; обмену опытом и оптимальной практикой на евро-азиатских транспортных маршрутах; а также дальнейшей разработке и обновлению базы данных географических информационных систем (ГИС).

Ожидаемый результат:

Окончательный доклад по этапу III проекта евро-азиатских транспортных связей (в течение 2015 года). **Возможное продолжение работы после 2015 года, если эксперты не завершат подготовку окончательного доклада в течение 2015 года.** Очередность: 1

6. Схемы финансирования транспортной инфраструктуры.

Ожидаемый результат:

Доклад о национальном опыте. Очередность: 1

7. Развитие основ эффективного управления для текущего содержания и эксплуатации транспортной инфраструктуры, что позволит таким образом оптимизировать потребности в новых инвестициях (связано с разработкой концепции качества услуг). **Согласованные действия по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры.**

Ожидаемый результат:

Доклад по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры. Очередность: 2

8. Усовершенствование интермодальной координации и интеграции с целью создания устойчивой европейской транспортной системы, включая также деятельность, связанную с морскими портами как важными узловыми центрами для смены вида транспорта и их соединениями с внутренними районами. Очередность: 2
9. Оказание помощи в институциональной адаптации органов государственного управления и транспортных предприятий к условиям рыночной экономики, включая также поддержку по линии Целевого фонда ЕЭК ООН для оказания помощи странам с переходной экономикой (ТФАКТ)².

Ожидаемый результат:

Годовой доклад для информирования. Очередность: 1

10. Укрепление сотрудничества с центрами исследований и учебными центрами для Средиземноморья, с тем чтобы все страны – члены ЕЭК ООН могли воспользоваться результатами осуществленной деятельности, включая организацию рабочих совещаний. Рабочая группа проанализирует также эволюцию изменений на транспорте в регионе Средиземноморского бассейна и Черного моря, а также рассмотрит информацию о постоянно действующем соединении между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив.

Ожидаемый результат:

Подготовка годового доклада для информирования о деятельности центров исследований и учебных центров. Очередность: 2

Подготовка двухгодичного доклада для информирования о ходе изучения вопроса о постоянно действующем соединении между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив. Очередность: 3

11. Рассмотрение на регулярной основе изменений в области городской мобильности и транспорта, включая общественный транспорт и, в частности, взаимосвязи городских, региональных, национальных и международных транспортных сетей и услуг. Очередность: 2

В. Мероприятия, ограниченные во времени

1. Деятельность по адаптации транспортного сектора к изменению климата в рамках Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.

Продолжительность: два года (2015–2017 годы)

Ожидаемый результат:

Доклад о направленных на выработку политики рекомендациях, цель которых состоит в повышении устойчивости международных перевозок в долгосрочной перспективе в таких областях, как инфраструктура, методология оценки рисков, оценка адаптационных мер, управление рисками, учебные инструменты и обмен трансграничной информацией между национальными транспортными администрациями. Очередность: 1

² Подробный перечень тем приведен в документе TRANS/1999/11.

2. Работа по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры в рамках новой учрежденной Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

Продолжительность: два года (2015–2017 годы)

Ожидаемый результат:

Доклад о моделях, методологии, инструментах и передовой практике для определения и оценки затрат на строительство транспортной инфраструктуры, содержащий глоссарий согласованных терминов с соответствующими пояснениями, а также данные для сопоставительного анализа различных затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК.

Очередность: 1