



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Восемьдесят первая сессия

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:  
аналитическая работа в области транспорта**

## Аналитическая работа Отдела устойчивого транспорта

### Записка секретариата

#### *Резюме*

В настоящей записке представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в 2018 году. Эта работа включала в себя исследования по конкретным вопросам в области транспорта, аналитические оценки, запрашиваемые группами экспертов и целевыми группами, подготовку аналитических документов в поддержку мероприятий, связанных с транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, и рабочих совещаний по наращиванию потенциала, а также аналитические исследования, закладывающие прочную основу для управления различными проектами. В записке приводится краткая информация о работе, проделанной Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта, а также Отделом устойчивого транспорта.

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



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

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) является форумом для обмена опытом и идеями, связанным, в частности, с трудностями в области развития устойчивого внутреннего транспорта. Ее мандат позволяет ей играть в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) уникальную роль «мозгового центра» по вопросам перевозок.

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

### **A. Публикации – исследования**

#### **1. Доклад по этапу III проекта евро-азиатских транспортных связей**

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

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

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

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

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

e) обновлять и модернизировать ГИС-приложение.

4. Группа экспертов завершила третий этап своей работы и представила свой окончательный доклад. В заключение следует отметить, что в рамках последней сессии WP.5 была организована Международная конференция на тему «Введение в действие евро-азиатских коридоров» (см. пункт В.1 ниже).

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

#### **2. Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга**

6. По поводу публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга» (неофициальный документ № 6) секретариат представил WP.5 на ее последней сессии следующую информацию:

a) свой вклад в подготовку этого издания внесут несколько экспертов. Ниже указаны подготовленные к настоящему времени главы и имена согласованных экспертов:

- i) глава 1: введение – мобильность как услуга (профессор Димитрис Димитриу);
  - ii) глава 2: совместное использование легковых автомобилей;
  - iii) глава 3: совместное использование велосипедов;
  - iv) глава 4: железные дороги и мобильность как услуга;
  - v) глава 5: механизмы обеспечения мобильности в качестве операторов услуг (г-жа Стефани Пичлер, ООО «Флюидтайм»);
  - vi) глава 6: проблема распределения доходов (профессор Атена Рубутсос);
  - vii) глава 7: перспективы развития инфраструктуры (г-н Анжей Мацневский);
  - viii) глава 8: выводы и рекомендации;
- b) для глав 2, 3 и 4 эксперты до сих пор не определены;
  - c) окончательный проект должен быть готов к следующей сессии WP.5 в сентябре 2019 года.

## **В. Рабочие совещания**

### **1. Международная конференция на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие»**

7. В этом году Международная конференция была проведена в продолжение организованных Рабочей группой рабочих совещаний в ходе ее двадцать восьмой сессии (Женева, 7–9 сентября 2015 года) по теме «Автотранспортные и железнодорожные коридоры в Европе и Азии» и в ходе ее тридцатой сессии (Женева, 4–6 сентября 2017 года) по теме «Транспортная инфраструктура коридоров в Европе и Азии», а также в контексте завершения Группой экспертов этапа III проекта евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС).

8. Завершение этапа I (2002–2007 годы), этапа II (2008–2012 годы) и этапа III (2013–2017 годы) в рамках проекта ЕАТС позволило на практике наладить транспортные связи между Европой и Азией. Выявление маршрутов, определение очередности в реализации проектов по инфраструктурным инвестициям, разработка базы данных ГИС, анализ нефизических препятствий для перевозок, проведение сравнительного исследования по перевозкам морским и внутренним транспортом, организация ряда национальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала в области упрощения процедур перевозок, а также усилия по введению в действие этих коридоров путем подготовки общих графиков движения и тарифов – все это помогло заложить основу для функционирования евро-азиатской транспортной сети.

9. Сессию открыла Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-жа Ольга Алгаерова. Основное внимание в своем выступлении она уделила необходимости создания эффективных связей в рамках евро-азиатских транспортных коридоров за чет обеспечения взаимосвязанности инфраструктуры и услуг всех узлов транспортных коридоров, которая бы позволила осуществлять все поездки из пункта отправления в пункт назначения в разумные отрезки времени и без риска возникновения серьезных сбоев. Выступающая подчеркнула необходимость дополнительных усилий и принятия скоординированных меры с целью продолжения работы по введению в действие евро-азиатские транспортных коридоров. Директор Отдела транспорта г-н Ли Ювэя отметил, что основное внимание следует уделить эффективности эксплуатационной работы. Поезда, возможно, уже курсируют по рассматриваемым коридорам, но вопрос заключается в том, в каких условиях это происходит, по какому расписанию и с какими затратами. Следует продолжить Работу по обеспечению эффективной деятельности евро-азиатских транспортных коридоров, при этом она должна проводиться на базе такой устоявшейся платформы, как Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта.

10. С выводами и рекомендациями конференции можно ознакомиться в приложении к настоящему докладу.

**2. Рабочее совещание на тему «Комплексный транспорт и городское развитие, включая перспективы в области охраны окружающей среды, здоровья человека и качества жизни»**

11. На своей пятнадцатой сессии Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (Женева, 6–8 ноября 2017 года) предложил разработать справочное руководство по текущей практике и решениям в области устойчивого транспорта и городского планирования, которое должно быть представлено и, возможно, принято на пятом Совещании высокого уровня в Вене осенью 2019 года. В то же время секретариат ОПТОСОЗ внес предложение по подготовке издания с изложением тематических исследований и примеров надлежащей практики в области интеграции планирования транспорта и землепользования в городах. Руководящий комитет одобрил оба предложения.

12. На основе этих предложений начато осуществление проекта, финансируемого Российской Федерацией, основной целью которого является подготовка справочного руководства, позволяющего расширить знания государств – членов ЕЭК ООН по вопросам комплексного транспортного и городского развития, включая аспекты, связанные с окружающей средой, здоровьем человека и качеством жизни. В ходе своей восьмидесятой сессии в Женеве 20–23 февраля 2018 года (ECE/TRANS/274, пункт 33) Комитет по внутреннему транспорту поручил WP.5 как аналитическому органу Отдела устойчивого транспорта провести это исследование в сотрудничестве с ОПТОСОЗ.

13. Проект преследует следующие основные цели:

a) поддержка разработки стратегий, нацеленных на интеграцию транспортного и городского развития и землепользования, с учетом вопросов окружающей среды, охраны здоровья человека и качества жизни;

b) повышение осведомленности лиц, ответственных за принятие решений на национальном уровне, об актуальности и преимуществах поддержки национальных стратегий, стимулирующих принятие мер на местах в целях интеграции транспортного и городского планирования, а также предоставление им вдохновляющих примеров из практики;

c) повышение осведомленности на международном уровне о важности увязки стратегий устойчивого развития транспорта с городским планированием в целях достижения многочисленных целей Повестки дня на период до 2030 года.

14. Это рабочее совещание было организовано, для того чтобы государства-члены могли совместно проанализировать этот вопрос, а также обсудить и высказать предложения о том, как лучше подготовить вышеупомянутое издание с изложением тематических исследований примеров передовой практики. Программа рабочего совещания содержится в неофициальном документе № 2.

15. В ходе рабочего совещания участники:

a) отметили, что урбанизация и высокие темпы роста городского населения и городских территорий приведут к значительному росту спроса на перевозки; в связи с этим необходимо увязать этот спрос с возможностями транспортных систем и обеспечить их соответствие высоким стандартам качества транспортных услуг (и, как правило, качества жизни!) с помощью инструментов управления мобильностью;

b) отметили, что развитие транспортной инфраструктуры и обеспечение новых возможностей транспортных транзитных систем могут привести к возникновению нового (дополнительного) спроса на перевозки (например, за счет повышения привлекательности территорий для строительства жилья), в связи с чем

необходимы эффективные правовые инструменты для регулирования жилищного сектора, и в частности деятельности застройщиков;

с) напомнили о порочном круге «искусственной мобильности»: дорожное строительство приводит к повышению пропускной способности дорожной сети, вследствие чего улучшаются условия дорожного движения, приводящие к увеличению использования автомобилей и количества поездок, результатом которых становится перегруженность дорог;

d) напомнили о том, что при планировании устойчивой городской мобильности следует:

i) уделять особое внимание потребностям населения;

ii) поставить в качестве целей: доступность объектов и качество жизни, а также экономическую жизнеспособность, устойчивость, социальную справедливость, здоровье человека и качество окружающей среды;

iii) найти равновесие между развитием всех соответствующих видов транспорта и переходом к более экологически чистым и более устойчивым видам транспорта (пешеходы, велосипедисты, общественный транспорт, городской рельсовый транспорт);

iv) интегрировать комплекс мер для нахождения затратоэффективных решений;

v) принять за основу межсекторальные инструменты планирования (в таких областях, как землепользование и территориально-пространственное планирование, перевозки, социальные услуги, здравоохранение, охрана окружающей среды и т. д.);

vi) проводить разработку планов междисциплинарными группами планирования;

e) согласились с тем, что между городами существуют различия (разными с точки зрения бюджета, ресурсов, активов, инфраструктуры, проблем, вовлечения заинтересованных сторон, менталитета, культуры и истории, климата и ландшафта), в силу чего не существует единого решения, подходящего для всех городов;

f) согласились с тем, что интеграция территориально-пространственного планирования и планирования мобильности необходима для того, чтобы:

i) оптимизировать процедуры планирования транспорта, а также территориально-пространственного развития;

ii) в лучшем виде сохранить природный ландшафт;

iii) экономичным образом сохранить свободное пространство в редких незастроенных городских зонах;

iv) избежать разрастания городов;

v) сохранить здоровую окружающую среду и социально жизнеспособную среду, включая незастроенные пространства в других зонах;

g) приветствовали представленные примеры из практики, а также экономический анализ выгод общественного транспорта.

16. Рабочая группа приняла к сведению выступления экспертов и с удовлетворением отметила полученные к настоящему времени от Франции взносы в натуральной форме в виде примеров передовой практики и тематических исследований. Она выразила признательность экспертам за их участие в рабочем совещании и поручила секретариату обеспечить регулярное обсуждение этой темы в рамках повестки дня Рабочей группы.

17. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть официальный документ ECE/TRANS/WP.5/2018/1, содержащий вопросник, который будет распространен среди государств-членов, с тем чтобы собрать как можно больше

сведений о примерах передового опыта и надлежащей практики по обсуждаемой теме. Рабочая группа одобрила этот вопросник с внесенными в него изменениями. Пересмотренный вопросник был размещен на веб-сайте Рабочей группы как ECE/TRANS/WP.5/2018/1/Rev.1. Рабочая группа поручила секретариату распространить вопросник по дипломатическим каналам среди министров транспорта региона ЕЭК, с тем чтобы они запросили соответствующую информацию из всех профильных органов, включая мэров городов уже применяющих передовую практику. Вопросник является достаточно открытым; подготовлен в общей рамочной форме для того, чтобы собрать все соответствующие данные. Однако правительства, города и другие соответствующие органы могут предоставить любую другую информацию/примеры передовой практики, которые они считают важными для распространения. Подготовленная на основе ответов на вопросник информация, а также справочное руководство должны быть готовы к следующей сессии Рабочей группы.

18. Отчет о работе рабочего совещания, тексты выступлений и все материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу [www.unece.org/trans/main/wp5/transport\\_and\\_urban\\_development.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/transport_and_urban_development.html).

## **С. Группы экспертов**

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

19. На своей последней сессии (3–5 сентября 2018 года) WP.5 напомнила о том, что на своей предыдущей сессии она одобрила продление мандата этой группы еще на один год после окончательного утверждения Исполкомом, с тем чтобы она представила свой окончательный доклад Рабочей группе в сентябре 2019 года.

20. На своей предыдущей сессии Группа экспертов пришла к выводу о том, что работа правительств по выявлению «горячих точек» представляет собой сложный и длительный процесс, в рамках которого сопоставление точных данных по транспортной инфраструктуре с прогнозами климатических факторов является лишь первым шагом. Следует провести подробный анализ геоморфологических условий, а также состояния, качества и технических характеристик транспортной инфраструктуры и ее подверженности воздействию климатических изменений. Кроме того, следует использовать соответствующие показатели, позволяющие измерять такие характеристики, как подверженность воздействию, уязвимость и критичность элементов транспортных сетей, а также должны учитываться прогнозы, касающиеся интенсивности дорожного движения и землепользования; следует также выработать четкое и согласованное определение понятия «горячая точка».

21. Кроме того, эксперты согласились с тем, что картографирование таких «горячих точек» в собственных странах/регионах могли бы осуществлять только те государства, которые уже создали соответствующую правительственную структуру и уже приступили к анализу этих «горячих точек»; вместе с тем даже эти страны столкнутся с ограничениями в плане доступности, охвата и пространственного разрешения данных, необходимых для полного анализа ситуации в своем транспортном секторе.

22. Рабочая группа с удовлетворением отметила сотрудничество с ВМО, охарактеризовав его как крайне положительный пример межучрежденческого сотрудничества, и выразила признательность ее представителю за ее поддержку и вклад. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную секретариатом, и поручила секретариату на ее следующей сессии дополнительно проинформировать о ходе работы Группы экспертов.

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

## **2. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры**

24. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры имеет крайне важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства, усиления руководства и реализации стабильной инвестиционной программы без непредвиденного роста затрат. Такой анализ строительных затрат может быть полезным также для составления сметы проектных расходов и контроля за ними.

25. Председатель Группы экспертов проинформировал WP.5 на ее тридцать пятой сессии (Женева, 3–5 сентября 2018 года) о работе, проделанной в ходе трех совещаний Группы, состоявшихся после предыдущей сессии Рабочей группы. Рабочая группа отметила, что для всех видов транспорта, включая интермодальные терминалы и порты, были подготовлены подгруппы под руководством представителей правительств, железнодорожных предприятий, ассоциаций или Рабочей группы. В рамках сопоставительного анализа по пяти обсуждаемым вопросам, а именно по автомобильным и железным дорогам, внутреннему водному транспорту, портам и интермодальным терминалам, были подготовлены проекты терминологии и вопросники для сбора данных. По автомобильным дорогам терминология и вопросник уже были направлены правительствам для сбора соответствующих данных. По всем другим видам транспорта в настоящее время проводится работа, в связи с которой необходимы предложения правительств.

26. Председатель группы экспертов заявил том, что для достижения целей, поставленных перед Группой экспертов, и представления окончательного доклада потребуются дополнительное время. WP.5 высоко оценила работу, проделанную Группой экспертов, и поблагодарила экспертов за их усилия и вклад. WP.5 также признала существование проблемы, с которыми сталкивается Группа экспертов и в этой связи приняла решение одобрить продление мандата Группы экспертов еще на один год. Решение о таком продлении на один год следует реализовать после окончательного утверждения Исполнительным комитетом (Исполкомом) в 2019 году, с тем чтобы эксперты имели возможность встретиться по крайней мере четыре раза, прежде чем представить свой заключительный доклад на тридцать третьей сессии Рабочей группы в 2020 году.

27. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Председателем Группы и секретариатом, и поручила секретариату представить на ее следующей сессии более подробную информацию по данному вопросу.

## **D. Проекты**

### **1. Общеввропейский генеральный план развития инфраструктуры для велосипедного движения**

28. Рабочая группа напомнила о том, что на своей предыдущей сессии она была проинформирована секретариатом о сотрудничестве с ОПТОСОЗ в разработке инфраструктурного модуля для Общеввропейского генерального плана развития инфраструктуры для велосипедного движения (ECE/TRANS/WP.5/2016/4), основанного на методологии, используемой для других проектов ЕЭК в области транспортной инфраструктуры, в частности для ТЕА и ТЕЖ.

29. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что проект доклада был подготовлен консультантами (неофициальный документ № 5) и включает в себя карты инфраструктуры велосипедного движения большинства стран велосипедного партнерства ОПТОСОЗ и их столиц.

30. Рабочая группа выразила признательность секретариату за представленную информацию и поручила представить более подробную информацию по этой теме на ее следующей сессии.

## 2. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

31. Рабочая группа напомнила о том, что на своей предыдущей сессии была проинформирована о создании центра мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии, который должен охватывать все существующие инициативы в области развития транспортной инфраструктуры на Европейском и Азиатском континентах (ECE/TRANS/WP.5/2016/3, ECE/TRANS/2018/4). С дополнительной информацией об этом центре мониторинга можно ознакомиться по адресу [www.unece.org/trans/main/wp5/international\\_transport\\_infrastructure\\_observatory.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/international_transport_infrastructure_observatory.html).

32. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что создание этого центра мониторинга осуществляется на средства, полученные Исламским банком развития для финансирования аналогичного проекта в области транспортной инфраструктуры «Укрепление региональных связей посредством создания географической информационной системы (ГИС)». Центр мониторинга является новаторским примером того, как правительственные данные о новых проектах в области транспортной инфраструктуры будут представляться финансовым учреждениям прозрачным, всеобъемлющим и приемлемым для финансирования образом. Центр мониторинга задуман как онлайн-платформа, которая поможет: а) правительствам в поиске данных для подготовки, сравнительной оценки и представления своих проектов в области транспортной инфраструктуры и б) финансовым учреждениям в рассмотрении, анализе и сравнении проектов с региональной/международной точки зрения, а также в выявлении проектов, приемлемых для финансирования.

33. WP.5 просила представить на своей следующей сессии дополнительную обновленную информацию по этому вопросу.

## 3. Устойчивое транспортное сообщение и осуществление связанных с транспортом ЦУР в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных/связующих странах

34. По линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) было получено финансирование (в размере 550 200 долл. США) в рамках проекта «Устойчивое транспортное сообщение и осуществление связанных с транспортом ЦУР в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных/связующих странах». В рамках этого проекта, реализация которого продлится с сентября 2018 года по декабрь 2020 года, будет разработан набор показателей устойчивого внутреннего транспортного сообщения (НПУВТС), на основе которого страны смогут проанализировать эффективность и действенность своих транспортных систем и уровень соответствия национальных административных и правовых рамок правовым документам Организации Объединенных Наций в области транспорта. Этот проект, направленный на оказание прямой поддержки Венской программе действий для РСНВМ<sup>1</sup> и Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, будет осуществляться совместно с ЕЭК (в качестве учреждения-руководителя), ЭСКЗА и ЭКЛАК. Он позволит укрепить потенциал четырех стран, не имеющих выхода к морю, и одной страны транзита (т. е. Грузии, Иордании, Казахстана, Парагвая и Сербии) в области разработки и осуществления соответствующих фактическим условиям стратегических рамок.

35. Обновленная информация о ходе осуществления этого проекта, будет регулярно представляться на предстоящих совещаниях WP.5.

## 4. «Укрепление потенциала РСНВМ в рамках инициативы "Пояс и путь" для разработки и осуществления политики, направленной на поощрение транспортных связей в интересах достижения ЦУР»

36. По линии СРООН были выделены средства (773 805 фунтов стерлингов) для КВПНРМ, ЕЭК, ЭСКАТО и других региональных комиссий, являющихся партнерами-исполнителями проекта под названием «Укрепление потенциала РСНВМ в рамках

<sup>1</sup> Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.



инициативы «Пояс и путь» для разработки и осуществления политики, направленной на поощрение транспортных связей в интересах достижения ЦУР». Проект получил финансирование в рамках управляемого ДЭСВ «Субфонда для Повестки дня на период до 2030 года Целевого фонда мира и развития ООН». В дополнение к финансированию регионального совещания по среднесрочному обзору Венской программы действий для евро-азиатского и азиатско-тихоокеанского регионов (в феврале 2019 года) проект позволит провести мероприятия по наращиванию потенциала министерств транспорта РСНВМ с упором на обмен опытом и передачу технологий в области развития транспортной инфраструктуры. На заключительном этапе осуществления проекта будет оказана поддержка двум отобраннным РСНВМ, которые участвуют в инициативе «Пояс и путь» по вопросам подготовки приемлемых для финансирования проектов. На заключительном этапе проекта будет оказана поддержка Азиатскому банку развития и Африканскому банку развития. Осуществление этого проекта начнется в январе 2019 года.

37. Обновленная информация о ходе осуществления этого проекта будет регулярно представляться на предстоящих совещаниях WP.5.

## II. Аналитическая деятельность Отдела устойчивого транспорта

### A. Аналитические инструменты, разработанные Отделом

#### 1. В интересах будущих систем внутреннего транспорта

38. Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» («ForFITS») представляет собой первоклассный аналитический продукт, разработанный в рамках проекта по наращиванию потенциала, который получил финансирование по линии СРООН. В настоящее время проект по созданию инструмента «ForFITS» осуществляется в городе Мангейм. В ознаменование двухсот лет изобретения дрезины, ставшей предшественником современного велосипеда, в Мангейме, Германия, была организована двенадцатая «эстафета» рабочего совещания Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) на тему «Езда на велосипеде и ходьба пешком обеспечивают взаимосвязь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды» (21 сентября 2017 года). В рамках усилий по накоплению знаний, представляющих интерес для выработки политики, и распространению информации о передовой практике Отделу устойчивого транспорта ЕЭК, являющемуся одним из трех учредителей ОПТОСОЗ, было предложено подготовить с использованием инструмента «ForFITS» анализ прогнозов выбросов CO<sub>2</sub> в городе Мангейм.

### B. Публикации – исследования

#### 1. Инновационные способы финансирования транспортной инфраструктуры (2018 год)

39. В этой публикации содержится обзор разнообразных инновационных способов привлечения средств для строительства транспортной инфраструктуры без использования ресурсов правительства (государства). В частности, в ней приводятся примеры следующих моделей финансирования: сборы с пользователей/электронные системы оплаты дорожных сборов, заимствования и участие частного сектора, программы в рамках ГЧП, взимание налога на стоимость земли и многие другие инициативы. В ней также указано говорится о необходимости разработать и осуществить



транспарентный и подотчетный процесс закупок и управления для проектов в области транспортной инфраструктуры. Публикация размещена на [веб-сайте ЕЭК](#).

## 2. Роль железных дорог в интермодальных перевозках и переход к цифровому документообороту на транспорте

40. В этой публикации рассматривается вопрос об интермодальных перевозках с уделением особого внимания роли железных дорог в интермодальных перевозках и важности перехода к цифровому документообороту для их осуществления.

41. С публикацией можно ознакомиться [здесь](#); она разделена на три части:

а) В первом разделе обсуждается вопрос об интермодальных перевозках с уделением особого внимания роли железных дорог в их осуществлении; в ней приводятся данные о значимости вклада железнодорожных дорог в интермодальные перевозки, которые были подготовлены на основе официальной статистики. Описание роли железных дорог в интермодальных перевозках проиллюстрировано примерами из практики таких перевозок по железным дорогам региона ЕЭК.

б) Во втором разделе рассматриваются вопросы, касающиеся цифрового документооборота на транспорте и перехода на использование электронных документов, а также возникающие в этой связи риски и препятствия.

в) В третьем разделе приведены тематические исследования, обсуждавшиеся в ходе рабочего совещания, посвященного железным дорогам, интермодальным перевозкам и переходу к цифровому документообороту на транспорте, которое состоялось в Женеве 23 ноября 2017 года в ходе шестидесятой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике. Этот раздел состоит из двух частей; в одной из них приводятся тематические исследования, рассмотренные в связи с ролью железных дорог в интермодальных перевозках, а в другой обсуждается вопрос о переходе к цифровому документообороту на транспорте.



## 3. Обзоры результатов деятельности в области безопасности дорожного движения: Албания – Камерун – Грузия – Уганда

42. Признавая необходимость оказания поддержки государствам-членам в безотлагательном и эффективном решении проблем безопасности дорожного движения, три региональные комиссии Организации Объединенных Наций приступили к осуществлению проекта по укреплению национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках проекта помощь в укреплении национального потенциала, необходимого для управления безопасностью дорожного движения и эффективного решения национальных проблем, связанных с безопасностью дорожного движения и ее повышением, была оказана четырем странам: Албании, Вьетнаму, Грузии и Доминиканской Республике.



43. В рамках обзоров результатов деятельности в области безопасности дорожного движения проведена оценка нынешнего положения дел с безопасностью дорожного движения, с тем чтобы помочь странам-бенефициарам в выявлении наиболее важных проблем безопасности дорожного движения и рекомендовать меры, которые необходимо принять в этой связи. С учетом выявленных вопросов, имеющих критически важное значение для национальных заинтересованных сторон, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, были организованы

рабочие совещания по наращиванию потенциала. Этот проект позволил повысить осведомленность общественности по вопросам безопасности дорожного движения и привлечь внимание национальных экспертов и неправительственных организаций к необходимости постановки амбициозных задач в области безопасности дорожного движения и принятия конкретных мер по повышению безопасности дорожного движения.

44. Осуществлением проекта в Камеруне занимались ЕЭК и ЭКА при поддержке Специального посланника Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения.



#### 4. Заключительный доклад об инструменте «SafeFITS»

45. С помощью «каркасного представления» в докладе наглядно показана реализация модели для веб-приложения «SafeFITS». Модель позволяет получать прогнозные и сравнительные оценки по 130 странам на основе:

а) базовых сценариев, построенных только на основе прогнозов ВНД (либо официальных, либо определенных пользователем). Такие сценарии служат ориентиром для оценки последствий принимаемых мер;

б) сценариев, построенных с учетом дополняющих изменения параметров ВНД мер политики, максимальное количество которых может достигать до восьми. Это позволяет оценить совокупное воздействие таких мер на прогнозируемые итоговые показатели безопасности дорожного движения, а также место страны в глобальном рейтинге и в ее страновой группе.



#### 5. Реформа на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК

46. В исследовании на ряде примеров рассматривается история реформы железнодорожного транспорта в государствах – членах ЕЭК ООН и ход ее осуществления. Реформа железнодорожного транспорта в регионе ЕЭК ООН проводилась с участием различных институциональных структур, рыночных игроков и с учетом различий в развитии этого сектора.

## Приложение

### **Выводы и рекомендации Международной конференции на тему «Введение евро-азиатских транспортных коридоров в действие»**

1. Конференция признала важность:
  - дальнейшего развития эффективных транспортных связей между Европой и Азией;
  - устранения узких мест;
  - упрощения процедур пересечения границ; и
  - признания значения и последствий для перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам внедрения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации перевозок, полной компьютеризации пограничных контрольно-пропускных пунктов, использования спутниковых услуг обнаружения и отслеживания железнодорожных и автомобильных перевозок, развертывания автономных транспортных средств (грузовиков и локомотивов), а также необходимости уделять особое внимание этим тенденциям.
2. Для достижения этих целей должное внимание должно уделяться унификации режимов, регулирующих железнодорожные перевозки, в частности переезде грузов из зоны Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в зону действия Единообразных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), которая является причиной дополнительных затрат времени и средств. Любая ошибка при переносе данных из одной накладной в другую может стоить недель ожидания на пунктах пересечения границы и т. д. Отсутствие единого договора перевозки, одной ответственности и единой накладной по всему маршруту железнодорожной перевозки снижает надежность услуг и доверие рынка к предоставляемым услугам.
3. Участники также отметили:
  - a) важность диалога между представителями исполнительных органов власти, деловых кругов, научных и международных организаций с целью достижения вышеупомянутых целей;
  - b) важность уделения должного внимания функционированию международных транспортных коридоров, сокращению времени транзита, затратам, безопасности и надежности перевозок.
4. Участники также отметили, что:
  - a) объем грузовых перевозок в восточном направлении меньше объема грузов, перевозимых в западном направлении, при этом тенденция к увеличению такого разрыва только усиливается; однако эти статистические данные относятся главным образом к торговле между Европой и Китаем и не включают в себя другие страны—«производители», в частности Бангладеш, Индию, Пакистан, Южную Корею и др.;
  - b) распределение перевозок между Китаем и ЕС по видам транспорта в стоимостном выражении: морской транспорт – 95%, авиаперевозки – 4%, железная дорога – 1%;
  - c) около 40% всего грузооборота между Китаем и Европой приходится на продукцию с высокой добавленной стоимостью. Как обстоит дело с электронными деловыми операциями/малоразмерными упаковками, продуктами быстрого потребления, одеждой? Перевозимые в настоящее время из Европы в Китай продукты включают в себя: древесину, мебель, электроприборы, продукцию медицинского назначения, вино, продукцию машиностроения, металлоизделия и плиточные

материалы. К экспортируемым из Китая в Европу продуктам относятся: текстиль, одежда, игрушки, потребительские товары, запасные части для легковых автомобилей, сельскохозяйственная продукция, томатный соус, приправы, химические продукты, высокотехнологичные продукты, включая электронику и аксессуары. Эти грузы, по-видимому, могут перевозиться судами внутреннего транспорта;

d) контейнерные поезда в Китае субсидируются властями некоторых крупных городов, через которые проходит их маршрут. В некоторых городах выделение субсидий предусмотрено до 2020 года. Для повышения надежности предоставляемых услуг и сохранения доверия рынка необходимо долгосрочное планирование;

e) с 1 августа 2018 года Китай перешел на новый код Гармонизированной системы (ГС) с 13 цифрами. Международные перевозки опасных грузов в контейнерах-цистернах не соответствуют международным конвенциям (СМГС и МПО<sup>1</sup>), поэтому они в принципе не могут быть реализованы. Для перевозки неопасных грузов в контейнерах-цистернах в Китае требуется сертификат для неопасных грузов, действительный только в случае его выдачи лабораторией, уполномоченной госкорпорацией «Китайские железные дороги»; таким образом, на практике к ним не применимы международные стандарты из документа по ПБМ.

5. Участники приняли решение:

a) укреплять сотрудничество и связи между:

i) инициативами по развитию коридоров, реализуемыми международными организациями (ЕЭК, ЭСКАТО, ОЧЭС, ОСЖД<sup>2</sup>, ОТИФ, МСАТ и т. д.);

ii) железнодорожными и логистическими предприятиями, которые осуществляют свою деятельность в каждом коридоре;

iii) рынком/частным сектором, правительствами и секретариатом ЕЭК ООН;

b) Следует принять особые меры в целях введения в действие коридоров ЕАТС.

6. В частности, можно было бы рассмотреть следующие предложения:

a) возможность принятия за основу работы по координации, мониторингу и обсуждению выработанную в рамках Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) передовую практику и устоявшуюся платформу, сформированную Рабочей группой 5 в сотрудничестве с другими рабочими органами КВТ;

b) рекомендовать сторонам, заинтересованным в международных транспортных коридорах, активизировать деятельность своих руководящих и соответствующих органов;

c) принять конкретные меры, направленные на достижение ОПД (сокращение сроков, подготовка единых тарифов и т. д.);

d) принять скоординированные меры, направленные на формирование маршрутных поездов и грузовых автомобильных караванов;

e) рассмотреть вопросы упрощения процедур пересечения границ;

f) расширить использование цифровых технологий;

g) развивать вдоль коридоров интермодальные мегатерминалы, которые либо по возможности, либо по необходимости имели бы свою специализацию;

h) инициативы частного сектора в целях повышения производительности железнодорожных перевозок:

<sup>1</sup> Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

<sup>2</sup> Организация сотрудничества железных дорог.

- i) увеличение длины и веса поездов: это явилось бы дополнительным фактором укрепления сотрудничества между Европой и Азией;
- ii) сокращение межпоездных интервалов: это позволило бы увеличить количество поездов и более эффективно использовать потенциал сети;
- iii) изменение длины поезда с 600 м до 1 500 м позволило бы существенно сократить транспортные расходы;
- iv) необходимость расширения маршрутов ЕАТС с уделением внимания проектам Организации Объединенных Наций, ТЕА и ТЕЖ, а также другим новым инициативам, внесенным участниками, в частности инициированному правительством Польши проекту «Виа Карпатия», трансмагрибскому коридору, который курирует секретариат СЕТМО, а также глубоководному порту в Анаклиа, Грузия, и т. д.

7. В то же время участники Конференции отметили следующие проблемы на конкретных транспортных коридорах:

а) Маршруты 1, 2 и 6 ЕАТС (Китай, Монголия, Казахстан, Российская Федерация, Беларусь, Польша):

- i) они являются действующими коридорами; время нахождения в пути по ним в среднем составляет 14 суток (Китай – Дуйсбург);
- ii) в настоящее время по этим коридорам осуществляется движение большинства маршрутных поездов, обеспечивающих сообщение между двумя континентами;
- iii) основными операторами этих коридоров являются крупные экспедиторские компании;
- iv) требуется модернизация контрольно-пропускных пунктов и пограничных процедур;
- v) потребность в увеличении парка контейнерных платформ до 2024 года составляет до 16 000 единиц;
- vi) необходимо утвердить долгосрочные сквозные тарифы для транзитных маршрутов;
- vii) в связи с погодными условиями, особенно в зимний период, для транспортировки конкретных грузов может потребоваться специальное оборудование для поддержания температуры;
- viii) частный сектор предполагает, что внедрение технологии одноблочных поездов длиной 57–71 единиц позволит повысить грузоподъемность и увеличить общий доход железнодорожных операторов.

б) Маршруты 3, 4 и 7 ЕАТС (Китай, страны Центральной Азии, Турция, или Румыния, или Украина):

- i) по-прежнему имеются недостающие звенья и требуется техническое обслуживание инфраструктуры;
- ii) необходимо упростить процедуру пересечения границ;
- iii) отмечалось отсутствие сотрудничества между железнодорожными предприятиями в целях осуществления перевозок маршрутными поездами (единых тарифов/графиков);
- iv) было указано на вопросы безопасности/охраны;
- v) украинский делегат упомянул о том, что в нынешней ситуации по причине ограничений, введенных Российской Федерацией на перевозки по маршруту 3 ЕАТС из Украины в страны Центральной Азии, их объем сократился почти в три раза. Это привело к переориентации грузовых потоков на альтернативный маршрут с использованием паромной переправы на Черном и Каспийском морях и к прекращению перевозок по маршруту 3 ЕАТС;

vi) представитель Российской Федерации отметил, что в настоящее время маршрут 3 ЕАТС является действующим и что перевозки по этому конкретному коридору осуществляются, но в условиях усиленных мер контроля. Кроме того, делегат от Российской Федерации заявил о том, что эта международная конференция посвящена развитию евро-азиатских коридоров и что следует избегать любых попыток политизировать эти усилия, поэтому о них определенно не следует упоминать в окончательных выводах и рекомендациях Конференции.

c) Маршруты 5, 8 и 9 ЕАТС (коридоры «Север–Юг»):

i) было налажено сотрудничество между различными заинтересованными сторонами;

ii) уже проводятся совещания Рабочей группы;

iii) недостающие звенья – требуются инвестиции в инфраструктуру;

iv) необходимо внести дальнейшие улучшения в работу по упрощению процедур пересечения границ.

d) Общие проблемы:

i) в Китай из Европы возвращаются порожние поезда;

ii) поступали сообщения о различиях, касающихся:

a. ширины железнодорожной колеи;

b. энергетических систем;

c. габаритов приближения строений;

d. систем защиты поездов (>20);

e. систем сигнализации;

f. изображений сигнальных знаков;

g. систем радиосвязи;

h. ширины токоприемников;

i. правил, устанавливающих критерии подготовки;

j. других технических, административных, языковых и культурных барьеров.

8. Участники Конференции призвали заинтересованные правительства и впредь оказывать политическую поддержку проектам по развитию евразийских транспортных инициатив.