



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

Женева, 7–9 сентября 2020 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

Данные о транспортной инфраструктуре**Сопоставительный анализ затрат на строительство
транспортной инфраструктуры****Обоснование создания Группы экспертов Европейской
экономической комиссии Организации Объединенных
Наций по сопоставительному анализу затрат
на строительство транспортной инфраструктуры
и предложения по дальнейшей деятельности****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. В ходе двадцать седьмой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) (Женева, 8–10 сентября 2014 года) состоялось рабочее совещание на тему «Надлежащая практика и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры». В ходе этого рабочего совещания участники заключили, что сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры имеет важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства и реализации стабильной инвестиционной программы без непредвиденных затрат. Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ на основе материалов, поступивших от экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, в который следует включить предложения относительно возможных будущих мер, которые Рабочей группе надлежит принять в этой связи (ECE/TRANS/WP.5/56, пункты 10 и 12).

2. В ходе двадцать восьмой сессии (Женева, 7–9 сентября 2015 года) Рабочая группа рассмотрела и приняла положения о круге ведения (КВ) Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (ECE/TRANS/WP.5/58, пункт 40).



3. Эти положения о круге ведения (ECE/TRANS/2016/4) были впоследствии утверждены Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии (Женева, 23–26 февраля 2016 года) (документ ECE/TRANS/254, пункт 21) и Исполнительным комитетом в ходе его сессии в мае 2016 года.

Вставка 1

На совместном рабочем совещании представителей проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) (проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)) и Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта на тему «Финансирование транспортной инфраструктуры», которое проводилось в сентябре 2013 года в Женеве,

участники:

- напомнили, что финансирование транспортной инфраструктуры включает в себя планирование и строительство новой инфраструктуры, а также планирование и выполнение работ по реконструкции и/или обслуживанию существующей инфраструктуры;
- согласились с необходимостью подготовки технико-экономических обоснований, в которых анализ экономической целесообразности будет произведен с учетом таких социальных аспектов капиталовложений, как безопасность дорожного движения и экологические издержки;
- согласились с необходимостью определения и согласования, если это возможно, стоимости на единицу капиталовложений, т. е. стоимости строительства 1 км автомобильной дороги либо стоимости строительства 1 км железной дороги или высокоскоростной железной дороги;
- в качестве передовой практики, которую надлежит применять, отметили необходимость согласования технических стандартов транспортной инфраструктуры и сослались на технические стандарты, включенные в международные соглашения, находящиеся в ведении ЕЭК, например СМА¹, СМЖЛ², СЛКП³ и СМВП⁴;
- отметили, что полезным мог бы оказаться наблюдательный орган для обмена информацией и уроками, извлеченными из реализации программ государственно-частного партнерства (ГЧП) как инструмента финансирования транспортной инфраструктуры;
- отметили, что разработка инвестиционных планов и особенно их согласование являются эффективным шагом вперед на пути финансирования транспортной инфраструктуры; отметили также работу по подготовке планов капиталовложений в ходе этапа II ЕАТС и согласились с необходимостью сосредоточить внимание на финансировании этих проектов;
- отметили потребность в более действенных мерах в отношении препятствий нефизического характера (облегчение пересечения границ и т. д.) параллельно с преодолением физических препятствий, в частности связанных с транспортной инфраструктурой.

¹ Европейское соглашение о международных автомагистралях.

² Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях.

³ Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

⁴ Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения.

II. Круг вопросов и ожидаемые результаты

4. С учетом положений о круге ведения было решено, что Группе экспертов следует сосредоточить внимание на следующих вопросах:

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

5. Было также принято решение о том, что Группе экспертов следует взять за основу работу, уже проделанную ЕЭК в этой области, включая:

- анализ затрат и выгод проектов в области транспортной инфраструктуры, 2003 год⁵;
- методологическую основу для определения общих критериев, касающихся идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг в сетях инфраструктуры, 2009 год⁶;
- стандарты и рекомендованную практику в контексте Проекта трансъвропейской автомагистрали (ТЕА) Север–Юг, 2002 год⁷;
- заключительный доклад о пересмотренном Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ, 2012 год⁸;
- исследование в рамках Проекта по евро-азиатским транспортным связям, 2008/2012 годы^{9, 10}.

III. Методы работы

6. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран – членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается принять участие представителям заинтересованных межправительственных и неправительственных организаций, а также административных органов и предприятий в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, грузовых транспортно-экспедиторских компаний, интермодальных терминалов, грузовых и логистических центров, а также администраций портов, которые могут оказывать экспертное содействие в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

7. Было принято решение о том, что перевод документов и синхронный перевод для всех сессий Группы, проводимых во Дворце Наций в Женеве, на английский, русский и французский языки будут осуществляться силами ЕЭК.

⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/CBAe.pdf.

⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf.

⁷ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf.

⁸ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf.

⁹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf.

¹⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf.

8. В работе первой сессии приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК, которые в той или иной степени продолжали участвовать в работе последующих сессий: Австрии, Германии, Кипра, Латвии, Литвы, Норвегии, Польши, Словакии, Турции, Финляндии, Хорватии, Чехии и Швеции.

9. На более позднем этапе к работе Группы также подключился представитель Российской Федерации.

IV. Сроки

10. Первоначальный мандат Группы экспертов составлял два года, а затем был продлен еще на один год до мая 2020 года.

11. В течение этих трех лет Группа экспертов провела следующие сессии:

- Первая сессия: 31 октября 2016 года – 1 ноября 2016 года
- Вторая сессия: 10 и 11 апреля 2016 года
- Третья сессия: 10 и 11 июля 2016 года
- Четвертая сессия: 16 и 17 октября 2017 года
- Пятая сессия: 30 и 31 января 2018 года
- Шестая сессия: 1 и 2 мая 2018 года
- Седьмая сессия: 28 июня 2018 года
- Восьмая сессия: 15 и 16 июля 2019 года
- Девятая сессия: 29 сентября и 1 октября 2019 года
- Десятая сессия: 30 и 31 января 2020 года
- Одиннадцатая сессия, намеченная на май 2020 года, была отменена в связи с пандемией COVID-19 (и заменена укороченными виртуальными сессиями 14 мая 2020 года и 18 июня 2020 года).

V. План/порядок работы

12. Группа следовала плану работы, подготовленному для эффективного осуществления деятельности.

13. Можно выделить следующие этапы работы:

- Разработка конкретных вопросников, включенных в неофициальный документ № 2:
 - вопросник по сопоставительному анализу затрат на строительство дорожной транспортной инфраструктуры;
 - вопросник по сопоставительному анализу затрат на строительство железнодорожной транспортной инфраструктуры;
 - вопросник по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры интермодальных терминалов;
 - вопросник по сопоставительному анализу затрат на строительство, модернизацию и техническое обслуживание инфраструктуры внутренних водных путей;
 - вопросник по сопоставительному анализу затрат на строительство, модернизацию и техническое обслуживание портов на внутренних водных путях;

- разработка набора из четырех открытых вопросов по различным национальным моделям и подходам для сопоставительного анализа, используемым в регионе ЕЭК.
- Составление сводного перечня терминов по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и интермодальных терминалов (ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.2).
- Распространение вопросников среди делегатов, участвующих в работе WP.5, которая является головным органом GE.4.
- Распространение вопросников среди делегатов рабочих групп по конкретным видам транспорта, включая SC.1 по автомобильному транспорту, SC.2 по железнодорожному транспорту, SC.3/WP.3 по внутреннему водному транспорту и WP.25 по интермодальным перевозкам и логистике.
- Параллельно с этим – налаживание и развитие партнерских связей с другими соответствующими организациями, занимающимися сопоставительным анализом затрат на строительство транспортной инфраструктуры, включая проекты ТЕА и ТЕЖ, Международный союз железных дорог (МСЖД), Международную дорожную федерацию и сети операторов автомобильной и железнодорожной инфраструктуры Европейского союза.
- Следующие члены GE.4 выступали в качестве ведущих стран в процессе подготовки окончательного доклада:
 - Турция: выполнен обзор литературы по сопоставительному анализу, представлены важные материалы по терминам в области автомобильного транспорта, произведен анализ данных по автодорожному сектору.
 - Польша: представлены важные материалы по терминам в области железнодорожного транспорта и выполнен анализ данных по железнодорожному сектору.
 - Российская Федерация: внесен существенный вклад в анализ данных по автодорожному сектору и подготовку компиляции о национальных подходах и методологиях для сопоставительного анализа.
 - Все остальные члены Группы активно участвовали в подготовке окончательного доклада и внесли в нее вклад, представив национальные тематические исследования и данные по сопоставительному анализу.

VI. Трудности, с которыми столкнулась Группа, и выявленные ею возможности

14. В ходе работы Группа столкнулась с рядом трудностей.
- a) Количество и качество данных по автомобильным и железным дорогам
Полученные данные часто оказывались скудными и разрозненными. В некоторых случаях в представленных респондентами наборах данных обнаруживались искажения или пропуски. Первая трудность заключалась в том, чтобы перевести данные в рабочий формат, в котором их впоследствии можно было бы анализировать. Для этого все вопросники с недостающими или неточными данными были исключены из окончательного набора данных.
 - b) Задержки в сборе данных по интермодальным терминалам, внутренним водным путям и портам
В частности, мероприятия по сбору данных, касающихся портов, интермодальных терминалов и внутренних водных путей, откладывались, а полученные данные зачастую были неполными или

неточными. В этой связи в настоящем исследовании основное внимание уделяется автомобильному и железнодорожному секторам.

15. Однако, поскольку выполненный анализ оказался весьма ценным, Группе целесообразно продолжать деятельность по сбору данных по всем видам транспорта. При этом необходимо приложить усилия для обеспечения того, чтобы государства – члены ЕЭК, желающие представить дополнительные данные, лучше понимали предъявляемые в этой связи конкретные требования.

VII. Руководящие указания Рабочей группы

16. WP.5 предлагается рассмотреть предложения о дальнейшей деятельности и дать руководящие указания.
