



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Группа экспертов по сопоставительному анализу
затрат на строительство транспортной инфраструктуры****Четырнадцатая сессия**

Женева, 23 и 24 мая 2022 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Обсуждение структуры окончательного доклада**Группы экспертов****Основания для учреждения Группы экспертов
по сопоставительному анализу затрат на строительство
транспортной инфраструктуры, ее эффективность,
текущие достижения и перспективы****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 его участники решили, 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 следовало 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 круг ведения (КВ) Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (ECE/TRANS/WP.5/58, пункт 40).



3. Этот круг ведения (ECE/TRANS/2016/4) был впоследствии утвержден 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 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 КВ Группы экспертов было решено, что ей надлежит сосредоточить внимание на следующих вопросах:

- выявление моделей, методик, инструментов и оптимальной 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 подготовка глоссария согласованных терминов с соответствующими пояснениями;
- сбор и исследование данных для подготовки сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному), 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 сделанную 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 письменный 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 продлевался дважды, причем последний раз по случаю организации восьмидесяти третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (в феврале 2021 года) до 2022 года, для проведения по меньшей мере двух годовых сессий ежегодно в 2021 и 2022 годах с обеспечением устного перевода на все три официальных языка ЕЭК, а также для продолжения и совершенствования ее усилий по сбору данных в рамках всех видов транспорта, что позволит подготовить более содержательный заключительный доклад.

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

- Первую сессию: 31 октября 2016 года и 1 ноября 2016 года
- Вторую сессию: 10 и 11 апреля 2016 года
- Третью сессию: 10 и 11 июля 2016 года
- Четвертую сессию: 16 и 17 октября 2017 года
- Пятую сессию: 30 и 31 января 2018 года
- Шестую сессию: 1 и 2 мая 2018 года
- Седьмую сессию: 28 июня 2018 года
- Восьмую сессию: 15 и 16 июля 2019 года
- Девятую сессию: 29 сентября и 1 октября 2019 года
- Десятую сессию: 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, состоявшимися 14 мая 2020 года и 18 июня 2020 года)
- Одиннадцатую сессию: 8 и 9 апреля 2021 года
- Двенадцатую сессию: 22 и 23 ноября 2021 года
- Тринадцатую сессию: 10 и 11 февраля 2022 года

12. Заключительная, четырнадцатая сессия Группы состоится 23 и 24 мая 2022 года.

V. План/порядок работы

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

14. Можно выделить следующие этапы работы:

- разработку конкретных вопросников:
 - вопросника по сопоставительному анализу затрат на строительство дорожной транспортной инфраструктуры;
 - вопросника по сопоставительному анализу затрат на строительство железнодорожной транспортной инфраструктуры;

- вопросника по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры интермодальных терминалов;
- вопросника по сопоставительному анализу затрат на строительство, модернизацию и техническое обслуживание инфраструктуры внутренних водных путей;
- вопросника по сопоставительному анализу затрат на строительство, модернизацию и техническое обслуживание портов на внутренних водных путях;
- разработку набора из четырех открытых вопросов по различным национальным моделям и подходам для сопоставительного анализа, используемым в регионе ЕЭК;
- после последнего продления своего мандата Группа, по предложению правительства Турции, разработала два дополнительных вопросника с упором на расходы, связанные с техническим обслуживанием и эксплуатацией транспортной инфраструктуры;
- составление сводного перечня терминов по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и интермодальных терминалов, включая сопоставительный анализ затрат на техническое обслуживание и эксплуатацию транспортной инфраструктуры;
- распространение этих 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 (МДФ) и сети операторов автомобильной и железнодорожной инфраструктуры Европейского союза;
- в качестве ведущих стран в процессе подготовки окончательного доклада выступили следующие члены GE.4:
 - 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 заключительного 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

15. В ходе своей работы, в том числе на этапе последнего продления ее мандата, Группа столкнулась с рядом трудностей. Речь идет о следующем:

- a) Количество и качество данных по автомобильным и железным дорогам

Полученные данные часто оказывались недостаточными и разрозненными. В некоторых случаях в представленных респондентами наборах данных выявлялись 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.

16. Вместе с тем, 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. На своей тринадцатой сессии в феврале 2020 года Группа решила, что вместо того, чтобы просить о дополнительном продлении своего мандата или учреждать какую-либо новую группу для продолжения деятельности, ее усилия можно было бы продолжить в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ.

VII. Варианты обеспечения устойчивости в работе Группы

A. Взаимодействие с Международным центром мониторинга транспортной инфраструктуры

1. Интеграция данных и аналитических выводов в контексте Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)

17. В ходе своей двенадцатой сессии (ноябрь 2021 года) Группа получила дополнительную информацию о недавно созданном на базе географической информационной системы (ГИС) Международном центре мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ). Секретариат представил подробное описание Центра, его целей, функций, групп пользователей и условий работы. Группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии краткую записку, содержащую информацию для размышления о тех возможностях, которые предоставляет эта основанная на ГИС платформа для размещения и отображения аналитических данных сопоставительного анализа и сведений об оптимальной практике такого анализа на национальном и региональном уровнях. Такой обзор представлен в разделе VII настоящего документа.

2. Основные цели Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры и предоставляемые им услуги

18. Центр предлагает многостороннюю веб-платформу географической информационной системы (ГИС), на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты,

аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ. Географическая информационная система (ГИС) — это система, которая создает, анализирует, картирует все типы данных и управляет ими. ГИС соединяет эти данные с картой, объединяя данные о местоположении со всеми видами описательной информации. Это создает основу для составления карт и анализа, которая используется в науке и почти в каждой отрасли. ГИС помогает пользователям осознать закономерности, взаимосвязи и географический контекст. К числу преимуществ относятся улучшение коммуникации и повышение эффективности, а также совершенствование процесса управления и принятия решений. (Esri, 2021).

19. Основными целями Центра являются:

а) поддержка осуществления основных направлений 1, 2 и 4 Стратегии КВТ на период до 2030 года, предусматривающих выполнение КВТ соответствующих задач в качестве: платформы Организации Объединенных Наций для осуществления региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту, платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте и платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте;

б) поддержка осуществление Цели 9 в области устойчивого развития (ЦУР) («Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям»); ЦУР 11 («Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов»); ЦУР 13 («Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями»); и ЦУР 17 («Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития»);

в) предоставление системе Организации Объединенных Наций и правительствам инновационного и всеохватывающего инструмента, который еще больше облегчит финансирование транспортной инфраструктуры и расширит региональную и межрегиональную связанность.

20. Основные компоненты услуг, которые предоставляет Центр, обобщены ниже:

а) Обеспечение электронного хранилища конвенций ЕЭК по внутреннему транспорту, результатов реализации проектов и результатов деятельности назначенных групп экспертов:

- в частности, Центр предоставляет электронную платформу, которая станет катализатором текущего процесса цифровизации различных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, особенно тех, которые касаются инфраструктуры (СМА¹¹, СМЖЛ¹², СЛКП¹³ и СМВП¹⁴), а также таких инструментов по упрощению процедур пересечения границ, как МДП¹⁵/eTIR (расположение таможенных систем);
- кроме того, он обеспечивает цифровую среду, которая помогает отображать такие конкретные результаты и мероприятия, как работа, проделанная в рамках проектов ТЕА¹⁶, ТЕЖ¹⁷ и ЕАТС¹⁸, а также материальные результаты, полученные Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3) и Группой экспертов по

¹¹ Европейское соглашение о международных автомагистралях.

¹² Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях.

¹³ Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

¹⁴ Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения.

¹⁵ Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

¹⁶ Проект Трансьвропейской автомагистрали.

¹⁷ Проект Трансьвропейской железнодорожной магистрали.

¹⁸ Евро-азиатские транспортные связи.

сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4).

b) Содействие устойчивой региональной и межрегиональной связанности: центр предоставляет всем региональным и межрегиональным организациям возможность создавать свои собственные карты, иллюстрирующие их инициативы, коридоры, проекты, отчеты и исследования в области транспортной инфраструктуры, а также все, что они считают полезным для целей дальнейшего улучшения региональной связанности. Это позволит расширить сотрудничество между различными инициативами в области транспортной инфраструктуры в Европе, Азии и Африке.

c) Финансирование транспортной инфраструктуры: Центр выполняет функции рынка для финансирования транспортной инфраструктуры, обеспечивая электронный интерфейс между многосторонними банками развития (МБР) и правительствами. Правительства могут загружать свои проекты в области транспортной инфраструктуры, нуждающиеся в финансировании, а также выбирать, к каким МБР они хотят обратиться. Путем добавления или удаления слоев ГИС данные о сетях транспортной инфраструктуры могут объединяться с данными об уровне ратификации и осуществления в национальных и/или региональных масштабах конкретных правовых документов в области транспорта или с данными о возможном влиянии изменения климата на запланированные инфраструктурные проекты. Для МБР Центр выполняет функции средства координации с прямым доступом к централизованной информационной платформе, помогая им в принятии решений о том, какие проекты рассматривать на предмет финансирования. Будет также предоставлена защищенная электронная коммуникационная платформа, позволяющая всем пользователям связываться друг с другом и обмениваться информацией.

3. Категории, профили пользователей и функциональные возможности

21. Центром предусмотрены следующие четыре категории пользователей:

- a) правительства;
- b) многосторонние банки развития;
- c) организации регионального сотрудничества;
- d) широкая общественность.

22. Каждая из этих групп пользователей имеет доступ к отдельному набору функций, услуг и возможностей. В случае правительств, МБР и организаций регионального сотрудничества (ОРС) доступ предоставляется только официально назначенным/аккредитованным представителям. Имя пользователя и пароль предоставляются только после получения секретариатом сведений о назначенных представителях. Общественность, научные круги, частный сектор, независимые эксперты и другие лица не должны регистрироваться, но получают доступ только к данным и информации высокого уровня. При входе в Центр им может быть предложено пройти факультативный онлайн-опрос для предоставления некоторых справочных и анкетных данных для статистических целей (причины использования Центра, местонахождение пользователя, профессиональная принадлежность и т. д.).

4. Последующие шаги

23. Разработка дополнительных функциональных возможностей для МЦМТИ, в том числе связанных с отображением данных сопоставительного анализа и анализа, подготовленного Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4/WP.5).

24. Преимущества для МЦМТИ включают:

- данные о расходах на строительство транспортной инфраструктуры на национальном/страновом уровне (т. е. в среднем за десятилетний период) или на уровне конкретных проектов представляют большой интерес как для правительственных пользователей, поскольку они могут сравнить и оценить

стоимость своих собственных инфраструктурных проектов с соответствующими затратами в странах своего ближайшего (суб-)региона, так и для международных финансовых институтов (МФИ) и многосторонних банков развития (МБР), которые могут быть заинтересованы в финансировании национальных и (суб-)региональных проектов и хотят сопоставить данное проектное предложение с проектными предложениями других стран;

- добавление в МЦМТИ слоя ГИС, предоставляющего такую информацию, повысит привлекательность и удобство использования платформы, а также ее ценность для правительств и МБР, поскольку сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры является важным шагом для получения представления о реальной стоимости строительства и реализации стабильной инвестиционной программы без каких-либо значительных непредвиденных расходов. Кроме того, такой анализ строительных затрат может быть полезным для составления сметы проектных расходов, а также контроля за ними.

25. Преимущества для GE.4:

- поскольку к маю 2022 года Группа завершит выполнение своего мандата, загрузка результатов анализа и данных в МЦМТИ может стать наилучшим способом обеспечить устойчивость работы Группы, результаты которой, помимо письменного доклада, сохранятся в виртуальной среде/среде, основанной на ГИС;
- кроме того, МЦМТИ может предложить автоматизированную функцию пользовательской панели, которая даст возможность правительствам в защищенной ИТ-среде продолжать обмениваться друг с другом информацией о затратах на строительство транспортной инфраструктуры.

26. Краткий обзор вариантов отображения сопоставительного анализа включает следующее:

- GE.4 собрала и проанализировала следующие два типа данных о затратах на строительство транспортной инфраструктуры: i) средние показатели по стране за несколько лет и ii) данные по конкретным проектам (включая информацию о географическом местонахождении начального и конечного участков конкретного инфраструктурного проекта). Второй вариант обеспечивает лучшие возможности для отображения в среде ГИС, поскольку сегмент инфраструктуры, являющийся предметом запланированного или текущего строительного проекта, может быть показан на карте.

В. Продолжение усилий по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали

27. На своей тринадцатой сессии в феврале 2020 года Группа решила, что вместо того, чтобы просить о дополнительном продлении своего мандата или учредить какую-либо новую группу для продолжения деятельности, ее усилия можно было бы продолжить в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ.

28. Генеральные планы ТЕА and ТЕЖ, отражающие приоритетные потребности в транспортной инфраструктуре 21 страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, определяют магистральные автомобильные и железнодорожные сети в этих странах и представляют собой реалистичную инвестиционную стратегию для постепенного развития этих сетей. На настоящий момент был оценен и упорядочен в соответствии с приоритетами 491 проект общей сметной стоимостью 102 млрд. евро. Группа рассматривает проекты ТЕА и ТЕЖ в качестве весьма подходящей основы для продолжения и дальнейшего расширения своих усилий в области сопоставительного анализа.

VIII. Руководящие указания Группы

29. На предстоящей заключительной сессии GE.4 ей предлагается рассмотреть, обсудить настоящий документ, внести в него поправки и, возможно, одобрить его для представления к тридцать пятой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и для отражения его положений в ее заключительном докладе.
