



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****Выводы, заключения и рекомендации Группы экспертов
по сопоставительному анализу затрат на строительство
транспортной инфраструктуры****Представлено Группой экспертов по сопоставительному анализу
затрат на строительство транспортной инфраструктуры****I. Введение**

1. В настоящем документе представлены выводы, заключения и рекомендации Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры. В нем также содержится обзор некоторых трудностей, с которыми Группа столкнулась в ходе выполнения своего мандата, и предложения в отношении дальнейших действий.

II. Общие сведения

2. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры была создана в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта по итогам рабочего совещания на тему: «Надлежащая практика и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры», проводившегося 8–10 сентября 2014 года в Женеве. В ходе этого рабочего совещания участники пришли к выводу о том, 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.



3. Первая сессия Группы проводилась 31 октября и 1 ноября 2016 года в Женеве. На первой сессии Группа решила, что ее аналитический доклад должен охватывать три основные области:

а) выявление моделей, методик, инструментов и надлежащей практики оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;

б) 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;

в) сбор и анализ данных для подготовки сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильному, железнодорожному, внутреннему водному), включая интермодальные терминалы, грузовые/логистические центры и порты; анализ и описание условий/параметров расчета этих затрат.

4. В качестве ведущих стран были выбраны: для автодорожного сектора Турция, для железнодорожного Польша, а для сектора внутренних водных путей Хорватия. В Женеве было проведено десять сессий Группы, а одиннадцатая сессия была отменена из-за пандемии COVID-19. Вместо этого секретариат организовал два неофициальных виртуальных совещания Группы.

5. Хотя расходы на транспортную инфраструктуру включают затраты на строительство, реконструкцию, модернизацию, обновление, техническое обслуживание и эксплуатацию, рассматривались только расходы по первым четырем категориям и была высказана мысль о том, что расходы на техническое обслуживание и эксплуатацию могли бы рассматриваться в рамках другой группы.

6. Все определения включены в подготовленный Группой сводный перечень терминов по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта, портов и интермодальных терминалов.

7. Турция и Польша в качестве ведущих стран подготовили вопросники по автомобильным и железным дорогам, которые были распространены секретариатом в целях сбора данных. Был также подготовлен и распространен набор из четырех открытых вопросов в целях сбора информации о национальных методологиях и подходах для сопоставительного анализа.

8. Группа отметила, что некоторые государства — члены ЕЭК неохотно делятся своими данными для целей сопоставительного анализа. И хотя сопоставительный анализ используется в государственном секторе с 1990-х годов, он является для этого сектора относительно новым инструментом применительно к развитию инфраструктуры.

9. Основной трудностью, с которой столкнулась Группа при проведении исследования, оказалось налаживание взаимопонимания. В каждой стране существуют собственные стандарты в сфере строительства объектов инфраструктуры, а также сбора и структурирования данных о расходах. При проведении сопоставительного анализа по различным странам или организациям всегда следует ожидать, что данные могут не поддаваться прямому сравнению.

10. Еще одной проблемой, которую выявила Группа, стала ограниченность данных.

11. Во главу угла последующего исследования можно было бы поставить расходы на техническое обслуживание и эксплуатацию транспортной инфраструктуры. Данные такого рода легче найти и являются более доступными.

12. С другой стороны, ведущие страны подготовили и Группа согласовала перечень терминов, касающихся расходов на техническое обслуживание и эксплуатацию автомобильных, железных дорог и ВВП.

13. Были также подготовлены и согласованы Группой формуляры вопросника для сбора данных о затратах ведущих стран на техническое обслуживание и эксплуатацию.

III. Специфика сектора автомобильного транспорта

14. В своей работе Группа руководствовалась следующими соображениями:

a) Решающее значение имеет определение параметров, влияющих на стоимость проекта. Такие дополнительные сооружения, как туннели и виадуки, оказывают, как правило, значительное воздействие на общий уровень затрат по проекту. Турция, выступающая в роли ведущей страны по автотранспортной отрасли, высказала предложение о том, чтобы для целей исследования затраты определялись на основе описательного, а не регрессионного анализа, поскольку данные о затратах не подчиняются нормальному распределению.

b) Дорожная инфраструктура по определению включает дороги с высокой пропускной способностью (автомагистрали и скоростные дороги), дороги со средней пропускной способностью/основные дороги и дороги со средней пропускной способностью/второстепенные дороги.

c) Группа решила, что для целей анализа могут рассматриваться также проекты по восстановлению инфраструктуры, поскольку во многих странах они финансируются из бюджета капиталовложений. Было решено проводить четкое различие между инвестиционными и текущими издержками, с тем чтобы не сравнивать пуды с аршинами. Соответственно, виды работ, связанных с дорожной инфраструктурой, были классифицированы следующим образом: замена покрытия, укрепление покрытия, замена дорожной поверхности, модернизация, реконструкция, повышение пропускной способности и новое строительство.

d) Группа решила сосредоточиться на анализе фактических затрат на строительные проекты за период 2007–2016 годов. Группа также пришла к выводу, что из общей стоимости следует исключить расходы на проектирование, приобретение земельных участков, создание добавленной стоимости и такие дополнительные сооружения, как туннели, виадуки и мосты. После устранения ошибок и приведения затрат к 2016 году все данные о стоимости строительства были переведены в цены 2016 года в долларах США с использованием дефляторов ВВП. Дефлятор ВВП использовался по той причине, что он дает более точное представление о состоянии экономики в тех случаях, когда стоимость валюты, возможно, является нестабильной.

e) Группа согласилась с тем, что при расчете стоимости строительства важным параметром является также тип рельефа. Вместе с тем было принято решение не учитывать его из-за недостаточного числа проектов. Группа решила выделить из общих затрат на дорожное строительство расходы на возведение таких дополнительных сооружений, как туннели, виадуки и мосты.

f) Для целей сопоставления затрат на строительство дорожной инфраструктуры единица затрат была определена для дорог с одной проезжей частью — в долларах США за километр, для дорог с двумя проезжими частями — в долларах США за полосу движения x км, для туннелей — в долларах США за м и для мостов — в долларах США за m^2 .

g) Автодорожные туннели классифицируются следующим образом: однотрубные туннели, двухтрубные туннели и подводные туннели, а автодорожные мосты подразделяются на однопролетные с перекрытием из предварительно изготовленных и предварительно напряженных железобетонных элементов, консольно-подвесные, вантовые, висячие и пешеходные.

h) Группа решила также включить в сопоставление такие параметры, как площадь, численность населения, плотность населения, ВВП, ВВП на душу населения, годовые ставки заложенных в бюджет эксплуатационных расходов и капитальных вложений, общая протяженность дорожной сети, протяженность участков дорожных сетей, завершенных за год, протяженность туннелей и мостов и т. д.

15. Данные о стоимости строительства объектов дорожной инфраструктуры представили следующие 14 стран: Австрия, Болгария, Германия, Исландия, Италия, Кипр, Латвия, Республика Молдова, Российская Федерация, Турция, Финляндия, Хорватия, Швеция и Эстония. Вместе с тем в некоторых случаях сведения отсутствовали или, возможно, были искаженными либо неточными, что осложняло непосредственный анализ данных. Например, ряд стран, возможно, не исключили некоторые расходы, связанные с такими дополнительными сооружениями, как туннели и мосты.

16. Ниже приводятся результаты сопоставительного анализа полученных Группой данных по автомобильным дорогам:

a) для дорог с одной проезжей частью:

i) самая высокая установленная стоимость нового строительства основных дорог с одной проезжей частью составляет 4,5 млн долл. США за километр, а самая низкая — 475 697 долл. США за километр. Самая высокая ставка в девять раз превышает самую низкую. Средняя стоимость строительства новых основных дорог с одной проезжей частью в девяти государствах — членах ЕЭК (Болгария, Исландия, Италия, Кипр, Российская Федерация, Турция, Финляндия, Хорватия и Швеция) составляет 1 484 989 долл. США за километр;

ii) самая высокая установленная стоимость нового строительства для второстепенных дорог с одной проезжей частью составляет 2 млн долл. США за километр, а самая низкая — 14 769 долл. США за километр. Таким образом, самая высокая ставка в 135 раз превышает самую низкую. Такая разница для Группы стала неожиданностью. Средняя стоимость строительства новых второстепенных дорог с одной проезжей частью в шести государствах — членах ЕЭК (Италия, Кипр, Российская Федерация, Турция, Финляндия и Швеция) составляет 682 949 долл. США за километр;

iii) если рассматривать все виды дорожных работ, то для основных дорог самая низкая ставка составляет 323 долл. США за километр в случае модернизации, а наивысшая — 4 507 840 долл. США за километр при новом строительстве;

iv) для всех видов работ самая низкая ставка в случае второстепенных дорог составляет 40 долл. США за километр при замене дорожной одежды, а наивысшая — 2 млн долл. США за километр при новом строительстве;

v) средняя стоимость работ для основных дорог с одной проезжей частью постепенно возрастает следующим образом: замена покрытия — 101 158 долл. США за км, укрепление покрытия — 291 627 долл. США за км, замена дорожной поверхности — 392 432 долл. США за км, модернизация — 337 432 долл. США за км, реконструкция — 1 023 430 долл. США за км и новое строительство — 1 484 989 долл. США за км. Единственным неожиданным результатом стала стоимость модернизации дорог;

vi) средняя стоимость работ для второстепенных дорог с одной проезжей частью постепенно возрастает следующим образом: замена покрытия — 68 378 долл. США за км, укрепление покрытия — 183 316 долл. США за км, замена дорожной поверхности — 315 973 долл. США за км, модернизация — 203 163 долл. США за км, реконструкция — 449 025 долл. США за км и новое строительство — 682 949 долл. США за км. Единственным трудно объяснимым результатом оказалась стоимость модернизации дорог;

b) для дорог с двумя проезжими частями:

i) самая высокая стоимость нового строительства для автомагистралей составляет 7,8 млн долл. США за км полосы, а самая низкая — 371 013 долл. США за км полосы. Самая высокая ставка в 21 раз превышает самую низкую. Средняя стоимость строительства новых автомагистралей с двойной проезжей частью в девяти странах — членах ЕЭК (Австрии, Болгарии,

Италии, Кипре, Российской Федерации, Турции, Финляндии, Хорватии и Швеции) составляет 2 157 667 долл. США за км полосы;

ii) самая высокая стоимость нового строительства для основных дорог с двойной проезжей частью составляет 3,96 млн долл. США за км полосы, а самая низкая — 134 716 долл. США за км полосы. Самая высокая ставка в 29 раз превышает самую низкую. Средняя стоимость нового строительства для основных дорог с двойной проезжей частью в четырех странах — членах ЕЭК (Российская Федерация, Турция, Финляндия и Хорватия) составляет 1 423 171 долл. США за км полосы;

iii) самая высокая стоимость нового строительства для второстепенных дорог с двойной проезжей частью составляет 1,95 млн долл. США за км полосы, а самая низкая — 160 557 долл. США за км полосы. Самая высокая ставка в 12 раз превышает самую низкую. Средняя стоимость нового строительства для второстепенных дорог с двойной проезжей частью в трех странах — членах ЕЭК (Болгария, Российская Федерация и Турция) составляет 923 639 долл. США за км полосы;

iv) для всех видов работ самая низкая ставка в случае автомагистралей составляет 15 684 долл. США за км полосы при замене покрытия, а наивысшая — 11 018 275 долл. США за км полосы при расширении (повышении пропускной способности);

v) для всех видов работ самая низкая ставка в случае основных дорог с двойной проезжей частью составляет 4231 долл. США за км полосы при замене покрытия, а наивысшая — 6 755 612 долл. США за км полосы при расширении (повышении пропускной способности);

vi) для всех видов работ самая низкая ставка в случае второстепенных дорог с двойной проезжей частью составляет 3 385 долл. США за км полосы при замене покрытия, а наивысшая — 1 948 808 долл. США за км полосы при новом строительстве;

vii) средняя стоимость работ для автомагистралей постепенно возрастает следующим образом: замена покрытия — 135 282 долл. США за км полосы, укрепление покрытия — 203 185 долл. США за км полосы, замена дорожной поверхности — 314 373 долл. США за км полосы, модернизация — 493 218 долл. США за км полосы, расширение — 1 683 017 долл. США за км полосы и новое строительство — 2 157 667 долл. США за км полосы;

viii) средняя стоимость работ для основных дорог с двумя проезжими частями постепенно возрастает следующим образом: замена покрытия — 11 807 долл. США за км полосы, укрепление покрытия — 76 814 долл. США за км полосы, замена дорожной поверхности — 167 925 долл. США за км полосы, модернизация — 905 827 долл. США за км полосы, реконструкция — 211 809 долл. США за км полосы и новое строительство — 1 423 171 долл. США за км полосы. Единственным трудно объяснимым результатом оказалась стоимость реконструкции;

ix) средняя стоимость работ для второстепенных дорог с двумя проезжими частями постепенно возрастает следующим образом: замена покрытия — 10 442 долл. США за км полосы, укрепление покрытия — 1 405 245 долл. США за км полосы, замена дорожной поверхности — 173 901 долл. США за км полосы, модернизация — 597 085 долл. США за км полосы, реконструкция — 259 279 долл. США за км полосы и новое строительство — 923 639 долл. США за км полосы. Вопросы вызывают два результата — по укреплению покрытия и модернизации;

с) затраты на строительство таких дополнительных сооружений, как мосты и туннели:

i) затраты на дополнительные сооружения охватывают строительство мостов и туннелей. Для мостов единицей стоимости является долл. США за м², а для туннелей — долл. США за м;

ii) для однострунных туннелей данные предоставили шесть стран (Австрия, Исландия, Италия, Турция, Хорватия и Швеция), для двухтрубных туннелей — пять стран (Италия, Кипр, Турция, Хорватия и Швеция), а для подводных туннелей — одна страна (Турция);

iii) для однострунных туннелей самая высокая стоимость строительства составляет 20 000 долл. США за метр, а самая низкая — 19 827 долл. США за метр. Средняя стоимость строительства однострунного туннеля составляет 27 024 долл. США за метр. Самая высокая ставка в два раза превышает самую низкую;

iv) для двухтрубных туннелей самая высокая стоимость строительства составляет 40 000 долл. США за метр, а самая низкая — 9922 долл. США за метр. Средняя стоимость строительства однострунного туннеля составляет 16 437 долл. США за метр. Между самой высокой и самой низкой стоимостью строительства однострунного туннеля нет существенной разницы;

v) анализ затрат охватывал мосты следующих типов: однопролетные с перекрытием из предварительно изготовленных и предварительно напряженных железобетонных элементов, консольно-подвесные, вантовые, висячие и пешеходные;

vi) данные по однопролетным мостам с перекрытием из предварительно изготовленных и предварительно напряженных железобетонных элементов представили восемь стран: Исландия, Италия, Кипр, Республика Молдова, Турция, Хорватия, Швеция и Эстония. Средняя стоимость по восьми странам составила 1801 долл. США за м². Самая высокая стоимость строительства составляет 3690 долл. США за м² (Исландия) а самая низкая — 698 долл. США за м² (Турция). Самая высокая ставка в пять раз превышает самую низкую;

vii) данные о затратах на строительство консольно-подвесных мостов представили следующие четыре страны: Германия, Кипр, Турция и Эстония. Средняя стоимость по четырем странам составила 2176 долл. США за м². Самая высокая стоимость строительства составляет 2583 долл. США за м², а самая низкая — 1416 долл. США за м². Самая высокая ставка в 1,8 раза превышает самую низкую;

viii) данные о затратах на строительство вантовых мостов представили следующие две страны: Германия и Турция. Средняя стоимость по двум странам составила 6328 долл. США за м²;

ix) только одна страна — Турция — представила данные о стоимости строительства висячих мостов, которая составляет 9 644 3 006 долл. США за м²;

x) данные представили следующие пять стран: Исландия, Латвия, Республика Молдова, Турция и Швеция. Средняя стоимость по пяти странам составила 5164 долл. США за м². Самая высокая установленная стоимость строительства составляет 16 542 долл. США за м², а самая низкая — 1050 долл. США за м². Самая высокая ставка в 15 раз превышает самую низкую.

17. Из приведенного выше анализа можно сделать вывод о том, что некоторые расходы на строительство дорожной инфраструктуры несопоставимы для всех государств — членов ЕЭК. Это говорит о том, что взаимопонимания до сих пор достичь весьма трудно. Данные и результаты нуждаются в дальнейшей калибровке.

18. Что касается других параметров для сопоставительного анализа, в частности ВВП на душу населения и плотности населения, то корреляции между фактическими затратами и размерами экономик и стран выявлено не было. Отчасти это может быть

связано с ограниченностью данных, из-за которой не удалось выполнить анализ при помощи диаграммы размаха.

19. Тем не менее настоящее исследование доказало свою ценность, и поэтому Группе рекомендуется продолжать работу по сбору данных. При этом необходимо приложить усилия для обеспечения того, чтобы государства — члены ЕЭК, желающие представить дополнительные данные, лучше понимали предъявляемые в этой связи конкретные требования. Более точные и подробные данные позволили бы повысить качество анализа и результатов.

IV. Специфика сектора железнодорожного транспорта

20. Железная дорога представляет собой весьма сложную систему со множеством различных элементов, а именно: пути и железнодорожное полотно, контактная сеть, сигнальные и телекоммуникационные системы, переводы, мосты, туннели, водопропускные трубы, переходы, железнодорожные переезды, экадакты, терминалы, станции и т. д.

21. Каждая железнодорожная линия имеет свои характеристики и технические параметры, которые должны соблюдаться. Кроме того, между государствами — членами ЕЭК существуют различия в плане ширины колеи, осевой нагрузки, системы электрификации, системы сигнализации и т. д.

22. Таким образом, каждая линия имеет свои особенности, и при ее строительстве, модернизации или ремонте применяется специфический подход. В результате затраты рассчитываются под конкретный проект и их трудно сравнивать.

23. Для целей настоящего доклада Азербайджан, Болгария, Казахстан, Польша, Сербия, Словения, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Финляндия и Хорватия любезно предоставили данные о своих инвестиционных проектах в железнодорожной отрасли. Некоторые из этих данных были собраны в рамках проекта ГИС ОЭС–ЕЭК–ИсБР. Кроме того, были получены и проанализированы данные проекта ЕЭК по созданию Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

24. Анализ данных был проведен по каждой стране в отдельности, за исключением Болгарии, Польши и Словении, где предстояло сравнить несколько элементов инфраструктуры. Все эти страны представили информацию о стоимости модернизации железных дорог для обеспечения скоростей движения от 120 до 160 км/ч. Анализ показал, что в отдельных странах одни элементы являются более дорогостоящими, другие же сопоставимыми.

25. В случае проектов модернизации, реализуемых в Польше, сравнивались элементы инфраструктуры для различных скоростных диапазонов ($V < 120$ км/ч, $120 < V \leq 160$ км/ч, $160 < V \leq 200$ км/ч). Интересный вывод заключается в том, что многие элементы не имеют значения для скорости движения. Что касается Болгарии, то было выполнено сопоставление стоимости четырех элементов инфраструктуры в проектах ремонта и модернизации; для трех из них в случае модернизации стоимость оказалась выше.

26. Для Болгарии, Сербии, Словении, Финляндии и Хорватии распределение расходов между различными категориями было проанализировано на примере конкретных проектов. В случае Турции показано, что при новом строительстве большинство элементов инфраструктуры, рассчитанных на более высокую скорость, обходятся дороже. Таким образом, этот вывод отличается от сделанного для Польши. Необходимо подчеркнуть, что Турция осуществляла новое строительство, тогда как Польша проводила работы по модернизации.

27. Кроме того, три проекта в Турции анализировались с точки зрения их стоимости с учетом протяженности линии. Стоимость одного из проектов была значительно выше по сравнению с учтенной протяженностью.

28. Казахстан предоставил информацию о конкретных проектах, в рамках которых расходы на рельсы, мосты и туннели были отнесены к одной группе, а станции —

к другой. Была также продемонстрирована связь между стоимостью проектов и проектной протяженностью.

29. Для Таджикистана было проанализировано распределение затрат для трех проектов, а также взаимосвязь между расходами на железнодорожные пути и проектной протяженностью.

30. Для Туркменистана и Азербайджана был выполнен анализ соотношения между общими расходами на проекты и проектной протяженностью. В Туркменистане стоимость проектов была пропорциональна протяженности линии. В Азербайджане для конкретных проектов такая закономерность не прослеживалась. Кроме того, в Азербайджане в анализ были включены также расходы на прокладку путей и строительство туннелей.

31. Данные по линии проекта ТЕЖ собираются с 2012 года и включают имеющиеся сведения о проектах, которые были сданы в эксплуатацию в период с 2011 года. Они содержат информацию о протяженности линии и стоимости проектов, которая использовалась в анализе.

32. Как отмечалось выше, большая часть данных с трудом поддается сопоставлению из-за специфики и сложности железнодорожных систем. Тем не менее этот обзор служит хорошей основой для расширения охвата анализа затрат и реализации более целенаправленного изыскания по отдельным проектам, требующего более подробной информации в форме тематических исследований.

V. Специфика сектора внутренних водных путей

33. Внутренний водный транспорт, по сравнению с автомобильным или воздушным, рассматривается в качестве более экологичного и энергоэффективного, и поэтому может внести значительный вклад в социально-экономическое развитие ЕС.

34. Внутреннее судоходство, в отличие от автомобильного транспорта, открывает возможности для энергоэффективного перемещения, в первую очередь грузов, а также пассажиров. С учетом вышеизложенного ВВП может содействовать снижению загруженности автомобильных дорог.

35. Для целей настоящего отчета Австрия, Люксембург, Польша, Словакия, Хорватия и Чехия предоставили данные о затратах на строительство, модернизацию и техническое обслуживание инфраструктуры внутренних водных путей и портов ВВП.

36. Что касается средних затрат на техническое обслуживание инфраструктуры внутренних водных путей, то мы сопоставили данные по Австрии и Люксембургу, так как информация по другим странам была не столь полной и, следовательно, удобной для сопоставления. Австрия инвестирует в техническое обслуживание ВВП больший объем средств, чем Люксембург, однако цены в ней являются более благоприятными.

37. Что касается затрат на строительство инфраструктуры ВВП, то мы сопоставили данные, поступившие из Австрии и Хорватии. По аналогии с вышеуказанным сопоставлением цены на дноуглубительные работы, профессиональную подготовку лоцманов, строительство контрольно-диспетчерских пунктов, включая их оснащение радиолокационными станциями, средствами связи УКВ и т. д., являются более благоприятными (менее высокими) в Австрии.

38. Что касается затрат на строительство, реконструкцию и техническое обслуживание инфраструктуры портов ВВП, то различия между поступившими данными оказались слишком значительными для проведения качественного сопоставления. По этой причине мы отдали предпочтение анализу данных, поступивших от портового управления Хорватии. Можно сделать вывод о том, что средняя стоимость строительства контейнерного терминала (в долл. США на единицу) (ПУ Славонски-Брод) ниже средней стоимости строительства терминала для генеральных грузов (в долл. США на единицу) (ПУ Осиек).

39. Как отмечалось выше, бóльшая часть данных с трудом поддается сопоставлению уже из-за самой специфики судоходства по внутренним водным путям, включая реки. Другой аспект — это несопоставимость затрат, так как проекты в области ВВП предполагают проведение в конкретных местах многочисленных и разнообразных работ, которые осуществляются по мере необходимости и выделения средств.

VI. Руководящие указания Группы экспертов

40. На предстоящей сессии GE.4 ей предлагается посмотреть, обсудить настоящий документ, внести в него поправки и, по возможности, одобрить его для представления к тридцать пятой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и для включения в ее окончательный доклад.

41. В связи с этим Группа, возможно, пожелает также рассмотреть предложения относительно устойчивости для продолжения своей работы, как это предусмотрено в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2022/6, в частности с учетом возможной интеграции ее данных и аналитических выводов в контексте Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ).
