

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят шестая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 10 g) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики или нормативного
характера: аналитическая работа в области транспорта****Аналитическая работа Отдела устойчивого транспорта****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке содержится краткое изложение работы, проделанной в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая выполняет функции аналитического центра по вопросам транспорта Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). В ней также представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в 2023 году. Эта работа включала в себя подготовку публикаций по конкретным вопросам в области транспорта, аналитическую работу, проводимую специальными группами экспертов и multidisciplinary целевыми группами, подготовку аналитических документов в поддержку мероприятий, связанных с транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, рабочие совещания по наращиванию потенциала, а также текущую деятельность комитета по управлению координацией транспортных коридоров.

Комитету предлагается рассмотреть информацию, представленную в настоящем документе. Члены Комитета, возможно, пожелают дать указания относительно будущих направлений аналитической работы в области транспорта.



I. Аналитическая работа, проводимая Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта



Источник: Depositphotos 2022.

1. WP.5 является межрегиональным форумом для обмена опытом и идеями, в частности по проблемам, связанным с устойчивым развитием внутренних транспортных систем. Мандат Группы позволяет ей играть в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) уникальную роль аналитического центра по вопросам транспорта.

2. В соответствии с просьбой восемьдесят первой сессии КВТ к своим вспомогательным органам принять последующие меры по согласованию их работы со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/288, пункты 15 а) и с)) мандат и программа работы WP.5 были полностью согласованы с приоритетными действиями в рамках Стратегии, относящейся к четвертой задаче КВТ в качестве «платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте».

3. Учитывая свою прошлую деятельность и принимая во внимание Стратегию КВТ на период до 2030 года, WP.5 на своей тридцать второй сессии в 2019 году согласовала шесть основных направлений работы и долгосрочную программу работы (2020–2030 годы), на основе которых и была определена структура настоящего документа:

- a) развитие транспортных сетей и/или связей;
- b) транспорт и изменение климата;
- c) устойчивая городская мобильность;
- d) данные о транспортной инфраструктуре;
- e) обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей в области устойчивого развития;
- f) безопасность на внутреннем транспорте.

4. На своей тридцать шестой ежегодной сессии WP.5 приняла доклад об оценке, охватывающий период с 2020 по 2023 год, а также новую двухгодичную программу работы на 2024–2025 годы и обновленную долгосрочную программу работы, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/10. WP.5 также приняла свои пересмотренные круг ведения и правила процедуры, которые теперь приведены в соответствие с кругом ведения и правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), содержащимися в приложениях 1 и 2 к документу ECE/TRANS/WP.5/74.

II. Обзор деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта по каждому направлению

A. Развитие транспортных сетей и/или связей

1. Координационный комитет по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул



5. По случаю 36-й ежегодной сессии WP.5 Председатель и заместитель Председателя WP.5 вместе с секретариатом и координаторами коридоров (Грузия и Узбекистан), назначенными в рамках Координационного комитета Европейской экономической комиссии (ЕЭК) — Организации экономического сотрудничества (ОЭС) — Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, представили обновленную информацию о ходе работы, проделанной в рамках Комитета с момента его последней ежегодной сессии. Итоги первых трех сессий Координационного комитета (состоявшихся в Женеве в декабре 2022 года; в Стамбуле (Турция) в июне 2023 года и в Баку в июле 2023 года), а также одобренный круг ведения Комитета и двухгодичная программа работы на 2023–2025 годы были представлены в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/1.

6. Рабочая группа была проинформирована о том, что двухгодичный план работы Координационного комитета, который в настоящее время состоит из представителей министерств транспорта, железнодорожных ведомств и таможенных органов от Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызстана, Турции и Узбекистана, состоит из пяти согласованных тематических блоков работы, имеющих следующие цели:

- a) оценка и определение приоритетности требований, предъявляемых к строительству транспортной инфраструктуры, и потребностей в реконструкции и модернизации, в том числе в отношении подвижного состава и контейнерного пула, а также выявление недостающих звеньев инфраструктуры;
- b) цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов (для мономодальных и мультимодальных перевозок);
- c) оценка наличия достоверных графиков движения и тарифов, согласованных в масштабах всего коридора;
- d) оценка эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту вдоль обоих коридоров, а также выявление, определение первоочередности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ;
- e) повышение рентабельности и экономической стабильности, а также улучшение экологических характеристик коридоров.

7. Представитель ОЭС высказался за продолжение работы Координационного комитета и сообщил, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций на своей семьдесят седьмой сессии (август 2023 года) приняла консенсусом резолюцию под названием «Сотрудничество между Организацией Объединенных Наций и Организацией экономического сотрудничества» (A/77/L.102), в которой, в частности, «принимается к сведению совместная инициатива по созданию Координационного комитета ЕЭК и ОЭС по транскаспийскому коридору и коридору

Алматы — Тегеран — Стамбул с целью содействия повышению транзитного потенциала по направлениям Восток — Запад и Север — Юг на основе координации политики, развития инфраструктуры, совершенствования логистики, технической и финансовой поддержки».

8. Рабочая группа приветствовала представленный доклад о ходе работы Координационного комитета ЕЭК и ОЭС по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, созданного в качестве неофициальной группы друзей Председателя WP.5. Она высоко оценила тот факт, что Координационный комитет, состоящий в настоящее время из представителей правительств семи стран (Азербайджан, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Кыргызстан, Турция и Узбекистан), принял свой круг ведения и подробную программу работы на 2023–2025 годы, и призвала страны к ее эффективному выполнению.

9. Рабочая группа также приветствовала назначение на первый годичный период двух координаторов коридоров (Грузия и Узбекистан). Рабочая группа поблагодарила их представителей и отметила важность продолжения работы над оценкой предпринимаемых действий, ценность мониторинга и проработки тарифов и графиков движения как основных элементов для последующего ввода в эксплуатацию обоих коридоров.



Источник: Depositphotos 2023.

10. Рабочая группа высоко оценила содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/2 обзор текущей и планируемой деятельности по вводу в эксплуатацию транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул. Она призвала членов Комитета продолжить обновление этой таблицы для целей координации деятельности и включать в нее ссылки на:

a) национальные/двусторонние/субрегиональные инициативы и направления работы, осуществляемые отдельными правительствами (национальными железнодорожными предприятиями, министерствами транспорта и инфраструктуры и таможенными органами), которые имеют отношение к коридорам в целом;

b) международную/региональную и/или нормотворческую деятельность, осуществляемую, когда это уместно, в рамках соответствующих рабочих групп под эгидой КВТ ЕЭК и ОЭС, имеющую непосредственное отношение к коридорам в целом.

11. Председатель WP.5 сообщил, что предстоящая четвертая сессия Координационного комитета будет проведена в гибридном формате в последнем квартале 2023 года, а дополнительные очные сессии запланированы на 2024 год.

12. Российская Федерация предложила создать Координационный комитет по железнодорожному маршруту № 1 ЕАТС по аналогии с уже действующими комитетами по транскаспийским маршрутам. В связи с этим Рабочая группа предложила секретариату, при наличии ресурсов, начать работу по формированию

Координационного комитета по железнодорожному маршруту № 1 ЕАТС и представить доклад о ходе работы на предстоящей тридцать седьмой сессии Рабочей группы в сентябре 2024 года. Рабочая группа отметила, что при наличии спроса со стороны государств-членов и необходимых ресурсов в будущем в рамках Рабочей группы могут быть созданы новые Координационные комитеты по различным коридорам.



Источник: Depositphotos 2023.

2. Межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами

13. 4 сентября 2023 года параллельно с тридцать шестой ежегодной сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта было организовано межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами в рамках тематического блока работы WP.5 «развитие транспортных сетей и/или связей». Учитывая высказанную на восемьдесят пятой сессии КВТ просьбу о проведении консультаций с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) по вопросу создания координационных механизмов для управления международными транспортными коридорами, ОСЖД и ОТИФ, а также другим профильным международным и региональным заинтересованным сторонам, отвечающим за регулирование, было предложено поделиться своим опытом в этой области.

14. Рабочее совещание, проведенное при поддержке пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций (ЕЭК, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЭКА и ЭКЛАК), стало комплексной платформой для обмена ценным опытом, накопленным в области подходов к управлению коридорами, между политиками и заинтересованными сторонами в регионах Европы, Азии, Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки. В нем приняли участие докладчики от разных стран, включая Бразилию, Российскую Федерацию и Турцию, а также представители ОТИФ, ОСЖД, ЭСКЗА, Комитета по транссахарскому автомобильному коридору и Исламского банка развития (ИБР).

15. Представитель ОТИФ сделал подробный обзор Конвенции 1999 года о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и приложений к ней, а также ее роли в содействии международным железнодорожным грузоперевозкам в регионе. Представитель ОСЖД подробно рассказал о роли организации в управлении коридорами, осветив вопросы, связанные с составлением полных карт коридоров с помощью предоставляемой инклюзивной платформы для диалога между национальными железнодорожными предприятиями из разных стран региона, а также путем разработки технических характеристик и аспектов эксплуатационной эффективности.

16. Рабочая группа обратила внимание на важность создания надежной нормативно-правовой базы в дополнение к развитию инфраструктуры и внедрению комплексного подхода к коридорам, признавая, что транспортный коридор не может быть надежнее своего самого слабого звена. Заслушав ряд докладов, Рабочая группа отметила значительные различия в подходах к управлению коридорами в разных странах и регионах, а также возможности для их согласования и извлечения уроков. В связи с этим Рабочая группа решила и впредь предоставлять платформу для обмена мнениями о последних тенденциях, возможностях и проблемах в области управления мультимодальными транспортными коридорами с акцентом на правовые, институциональные и нормативные аспекты в разных регионах.

17. Рабочая группа предложила секретариату продолжать проведение и содействие проведению на двухгодичной основе таких консультаций по конкретным темам, представляющим межрегиональный интерес, по возможности в сотрудничестве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также другими региональными/межрегиональными организациями и проектами, имеющими отношение к таким темам. Рабочая группа поручила секретариату провести следующую сессию в 2025 году в соответствии с недавно предложенными двухгодичной программой работы на 2024–2025 годы и долгосрочной программой работы.

18. Принимая во внимание существующие компетенции WP.5 и ОСЖД в области развития международных транспортных коридоров, Рабочая группа отметила важность тесного сотрудничества между этими двумя органами в рамках этих вопросов. Она предложила секретариату совместно с Комитетом ОСЖД определить возможные формы углубления такого сотрудничества.

19. Доклад о проведении, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на сайте тридцать шестой сессии WP.5: <https://unece.org/info/events/event/381119>.

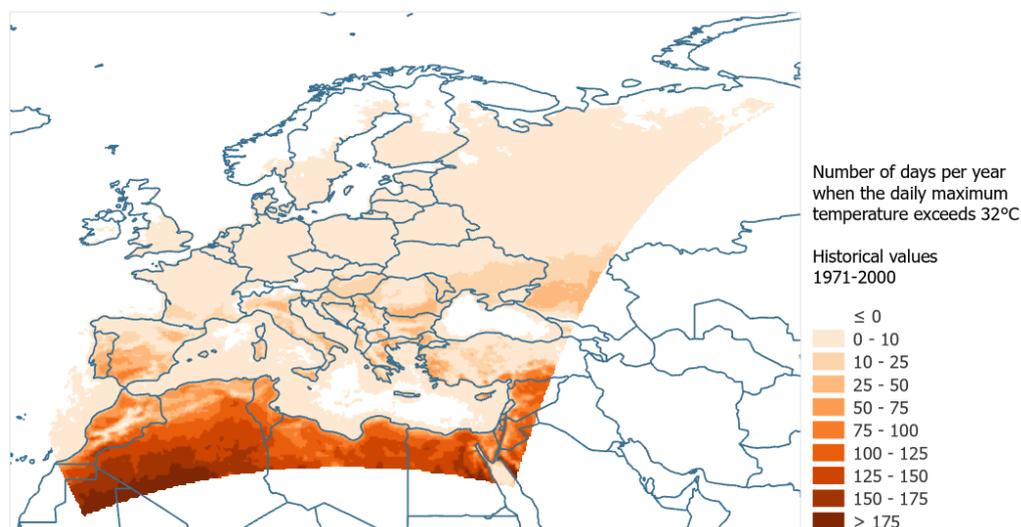
В. Транспорт и изменение климата

1. Усилия по адаптации к изменению климата на внутреннем транспорте

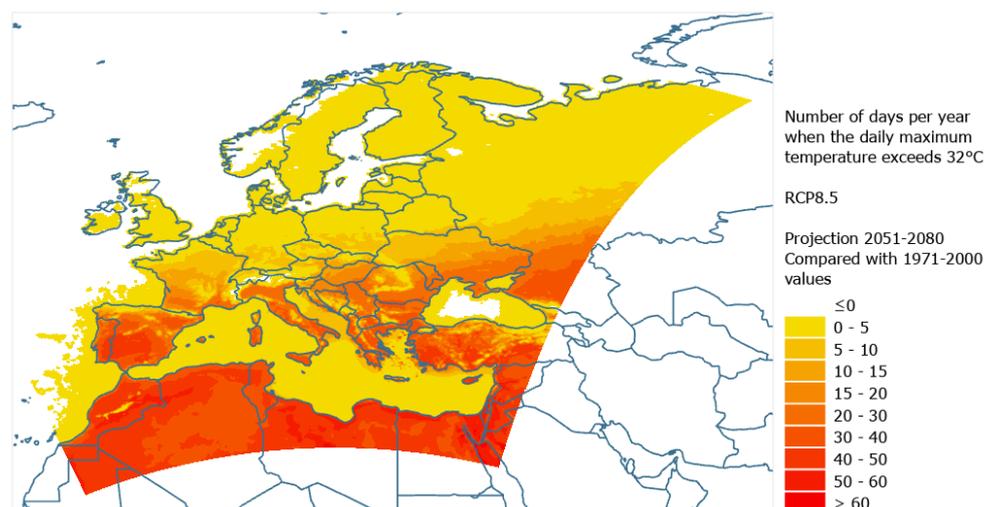
20. В 2020 году начала свою деятельность Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3), которая, работая под эгидой WP.5, уделяет основное внимание: а) повышению осведомленности, наращиванию потенциала и обобщению знаний, накопленных странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для транспорта и адаптации к ним; и б) дальнейшему повышению уровня знаний и углублению анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявлению подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации.

21. В 2023 году GE.3 проанализировала прогнозы экстремальных погодных явлений, связанных с аномальной жарой и обильными осадками. Прогнозы составлялись на основе установленных пороговых значений температуры и количества осадков и предполагаемого числа дней в будущем, в течение которых эти пороговые значения будут превышены (число дополнительных дней (карта 2) в сравнении с данными за предыдущие годы (карта 1)).

Карта 1

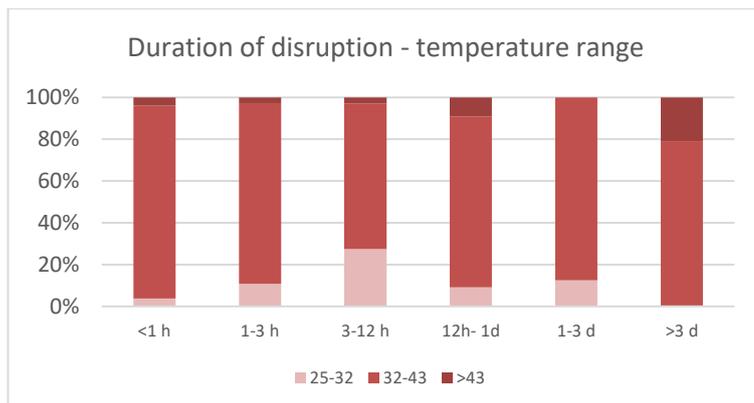


Карта 2



22. Далее эти прогнозные значения были сопоставлены с имеющими данными за прошедшие годы об инцидентах на транспортных путях, произошедших на фоне погодных явлений, когда температура или количество осадков превышали установленные пороговые значения. Например, на рис. 1 ниже показана продолжительность сбоев в работе железнодорожных сетей на основе данных о примерно 200 зарегистрированных за последнее время инцидентах на территории государств — членов ЕЭК.

Рис. I

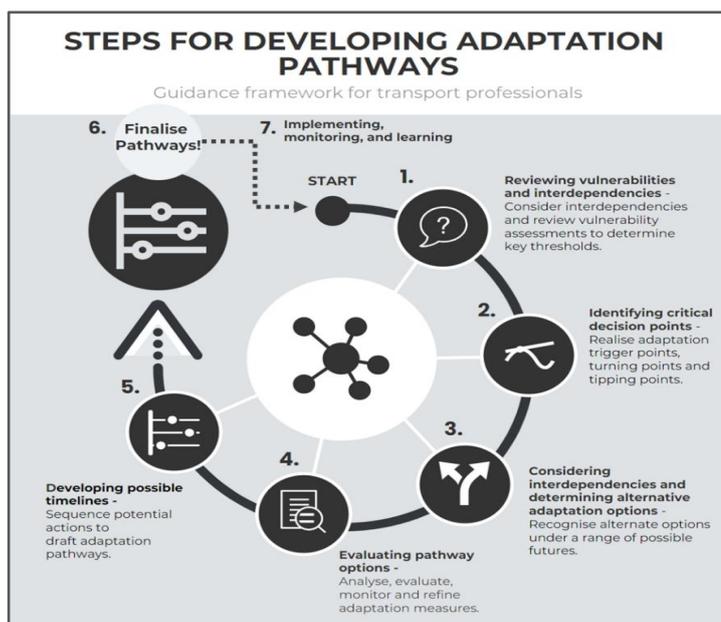


Источник: ЕЭК.

23. Комбинированный анализ данных об инцидентах за прошедшие периоды и прогнозов экстремальных погодных явлений направлен на определение потенциального роста сбоев на транспорте и связанных с ними операционных потерь в случае бездействия, то есть отсутствия мер по адаптации к прогнозируемым условиям.

24. Кроме того, GE.3 разработала комплексную схему проведения стресс-тестов и оценки устойчивости транспортных систем. Эта схема позволяет выявлять уязвимости, выполнять оценку рисков и планировать меры по адаптации или снижению рисков. Она содержит описание последующих действий, необходимых для эффективного тестирования. В ней рассматриваются методы стресс-тестирования — от качественных до количественных. Качественные методы, основанные на экспертном мнении, удобны, могут быть реализованы в разумные сроки и предоставляют управляющим инфраструктурой эффективный способ проведения стресс-тестов. Даже относительно простые качественные методы стресс-тестирования, основанные на экспертном мнении, позволяют получить ценную информацию об устойчивости рассматриваемой транспортной системы. При этом было установлено, что количественные тесты, например, с помощью методов моделирования, позволяют провести более глубокий и тщательный анализ системы. При их проведении учитываются значительные неопределенности в различных аспектах системы, таких как возникновение угроз, эксплуатационные характеристики активов и сетей, а также организационные факторы. Если качественных подходов недостаточно, то для понимания сложных взаимосвязей между различными переменными в автотранспортной системе и принятия обоснованных решений по управлению рисками и снижению рисков, связанных с изменением климата, требуется применение подходов, основанных на моделировании. Данная схема готова к публикации и применению управляющими транспортными активами и инфраструктурой.

25. Кроме того, GE.3 завершает подготовку руководства по способам адаптации транспортного сектора. Способы адаптации можно в целом определить как последовательность взаимосвязанных и гибких действий, которые можно выполнять постепенно, исходя из будущей динамики и изменений рисков и начиная с принятия заблаговременных мер, которые не ставят под угрозу будущие действия и помогают добиться общей адаптации к изменениям климата. В такую последовательность включаются и долгосрочные планы адаптации для ряда климатических сценариев, и краткосрочные задачи и действия. Поэтому подход на основе способов адаптации должен занимать центральное место в разработке и анализе вариантов адаптации. В руководстве содержится описание применения способов адаптации в транспортном секторе и рассматриваются меры, направленные на эффективную реализацию способов адаптации для транспортных сетей и активов. В нем также перечисляются трудности, сопряженные с выбором такого подхода, и даются советы по их преодолению.



Источник: ЕЭК.

26. GE.3 продолжала повышать осведомленность о необходимости принятия мер по адаптации транспорта к изменению климата. Для этого в течение 2023 года она организовала два мероприятия. Первым из них стала Конференция по адаптации транспорта в Средиземноморском регионе к изменению климата, которая прошла в Марселе 15 и 16 мая 2023 года. Основное внимание на ней уделялось повышению осведомленности об адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и разработке эффективной программы вмешательства. Конференция была организована совместно с ЭСКЗА, Францией (Генеральным директором по инфраструктуре, транспорту и мобильности и регионом Прованс — Альпы — Лазурный берег) и Центром транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО). В ней приняли участие 60 человек от 15 стран. В рамках конференции состоялись не только обсуждения в дискуссионных группах и представление докладов, но и практическая работа в секционных группах по климатическим прогнозам и их интерпретации.



Участники конференции в Марселе (Источник: Заместитель Председателя GE.3)

27. На втором мероприятии была проведена сессия по прогнозированию, организованная в рамках Всемирного дорожного конгресса ПИАРК в Праге 6 октября 2023 года и посвященная стресс-тесту как инструменту оценки устойчивости дорожных активов к угрозам, связанным с изменением климата. В ходе сессии участники обсудили такие вопросы, как определение дорожного актива, наблюдаемые последствия экстремальных погодных явлений и их воздействие на пользование автомобильными дорогами, экономически оптимальный уровень устойчивости дорожных активов и варианты проведения стресс-тестов. После этого была проведена имитация стресс-теста с использованием качественного метода (на основе экспертного мнения).

2. Усилия по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте

28. 6 сентября 2023 года в рамках тридцать шестой ежегодной сессии WP.5 было проведено тематическое обсуждение важнейшей роли внутреннего транспорта в ускорении смягчения последствий изменения климата во всем мире. Участники приняли к сведению просьбу, высказанную Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят пятой ежегодной сессии (Женева, февраль 2023 года), согласно которой секретариату предлагалось разработать амбициозную Стратегию по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) внутренним транспортом (далее — «Стратегия»), подкрепленную проработанным планом действий с перечислением основных этапов для рассмотрения и возможного принятия на его восемьдесят шестой пленарной сессии (в 2024 году).

29. Цель тематического обсуждения состояла в том, чтобы представители государств-членов, а также международных организаций, неправительственных организаций, ассоциаций частного сектора и научных кругов, занимающихся вопросами декарбонизации сектора внутреннего транспорта, смогли больше узнать о текущей работе над стратегией и поделиться своими соображениями, предложениями и отзывами о возможных будущих действиях по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте.

30. Секретарь Комитета по внутреннему транспорту и секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (WP.29/GRPE) совместно представили вводный доклад, в котором в качестве потенциально целесообразной основы для структурирования стратегического документа предложили подход на основе принципов «сокращение — переход — модернизация», поскольку он позволяет учесть широкий спектр мер, направленных на смягчение последствий изменения климата, предпринимаемых в рамках компетенции рабочих групп КВТ.

31. Участники обменялись мнениями по широкому кругу вопросов, неисчерпывающий перечень которых представлен ниже. Среди прочего участники, представляющие государства-члены, неправительственные организации и ассоциации частного сектора:

- подчеркнули необходимость объединения усилий различных рабочих групп в рамках КВТ и применения скоординированного подхода в их деятельности по смягчению последствий изменения климата. Была отмечена важность сотрудничества между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и энергетике, а также со специализированными организациями, такими как Международное энергетическое агентство (МЭА), Международный транспортный форум (МТФ) и Партнерство за рациональный, низкоуглеродный транспорт (СЛОКАТ);
- обратили внимание на разницу между обязательствами по сокращению выбросов ПГ, изложенными в Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), куда включен внутренний транспорт, и обязательствами, принятыми Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организацией (ИМО) в их стратегиях декарбонизации;

- признали ограничения разрабатываемой Стратегии в плане постановки обязательных целевых показателей, но выразили поддержку включению в Стратегию целевых показателей, согласованных с определяемыми на национальном уровне вкладами (ОНУВ), для обеспечения последовательности на глобальном уровне. В этой связи упоминалась потенциальная роль КВТ в оказании помощи странам в разработке национальных стратегий декарбонизации внутреннего транспорта в соответствии с рамочной программой РККООН;
- выступили за экономически оправданные меры по снижению воздействия и подчеркнули важность учета в Стратегии вопросов доступа к финансированию и технологиям;
- обсудили необходимость согласования методологий определения уровня CO₂ и обратили внимание на потенциал для решения других экологических проблем, таких как загрязнение воздуха, в будущем;
- подчеркнули возможность сокращения выбросов за счет перехода на другие виды транспорта и рассмотрели способы устранения сложившегося дисбаланса в объемах инвестиций, отдавая предпочтение дорожной инфраструктуре перед железными дорогами и внутренними водными путями, понимая, что для успешного перехода на другие виды транспорта потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру;
- поддержали использование схемы «сокращение — переход — модернизация» для классификации усилий и мер, направленных на сокращение выбросов ПГ внутренним транспортом, ожидая, что все основные компоненты будут способствовать декарбонизации сектора внутреннего транспорта к 2050 году;
- подчеркнули важность Стратегии, основанной на данных, с конкретными целевыми показателями и ключевыми показателями эффективности в сочетании с регулярным использованием надежного механизма обзора;
- подчеркнули необходимость разработки Стратегии, которая бы в полной мере охватывала сектор грузоперевозок, признавая необходимость более амбициозных регулирующих положений в секторах транспортных средств большой и средней грузоподъемности;
- подробно остановились на вопросах, связанных с электрификацией средств мобильности и необходимостью расширения зарядной инфраструктуры для электромобилей (ЭМ), уделяя первостепенное внимание полной совместимости разных систем зарядки путем разработки глобальных и открытых стандартов;
- подчеркнули важную роль аккумуляторов в снижении углеродного следа электромобилей, признав, что производство аккумуляторов может быть связано с высоким уровнем выбросов и составлять значительную часть выбросов за весь жизненный цикл транспортных средств;
- обсудили потенциал снижения выбросов в мультимодальных транспортных коридорах, в том числе за счет электрификации и использования возобновляемых источников энергии в железнодорожном секторе и низкоуглеродных видов энергии и топлива в секторе автомобильных грузоперевозок;
- рекомендовали координировать разработку Стратегии с существующими инициативами, такими как «Прорывная повестка дня», «Ускорение достижения нулевого уровня выбросов» и «Стремление к нулевому уровню выбросов при грузоперевозках», используя таким образом синергетический эффект.

32. WP.5 высоко оценила возможность обсудить проект стратегии и внести в него свой вклад на таком раннем этапе подготовки. Она также высоко оценила тот факт, что в ходе этого обсуждения и в соответствии с ее ролью и мандатом выступать в качестве аналитического центра по последним тенденциям и изменениям в области транспорта к ней присоединился широкий круг дополнительных заинтересованных

сторон, включая неправительственные организации, партнерские международные организации и частный сектор.

33. Что касается ее собственной роли, то Рабочая группа отметила значительные усилия, которые она уже предпринимает в рамках ряда тематических блоков и в поддержку подходов к борьбе с изменением климата, основанных на принципах «сокращение — переход — модернизация» и «адаптация», в том числе в рамках следующих тематических блоков:

а) тематический блок № 1 — «Развитие транспортных сетей и связей» — способствует развитию управления мультимодальными транспортными коридорами;

б) тематический блок № 2 — «Транспорт и изменение климата», включая текущую работу Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.4), которая, в частности, разрабатывает карты для геоинформационной системы (ГИС), иллюстрирующие прогнозы воздействия изменения климата на транспортные активы в рамках платформы Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ);

в) тематический блок № 3 — «Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт», включая текущую работу Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5);

д) подведение итогов в рамках тематического блока № 5 «Обзор и мониторинг возникающих проблем», касающихся электромобилей и инфраструктуры для их зарядки.

34. Рабочая группа отметила, что инструменты, разработанные в рамках ее сферы деятельности, такие как платформа Показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), которая в числе трех аспектов оценки также предлагает компонент «Экологическая устойчивость», содержащий набор показателей, помогающих правительствам в понимании и оценке мер, направленных на снижение выбросов парниковых газов, загрязняющих воздух веществ и уровня шума, при этом в них учитывается распределение перевозок по видам транспорта, доля альтернативных видов топлива, средний срок службы автопарка и т. д.

35. Рабочая группа рекомендовала отразить в стратегии вопросы адаптации транспорта к изменению климата и деятельность рабочей группы в этой области. Она считает этот аспект важным, так как неподходящие меры по адаптации могут негативно сказаться на усилиях по смягчению последствий изменения климата. С другой стороны, важно учитывать цели по смягчению последствий изменения климата в работе по адаптации к ним.

36. Рабочая группа рекомендовала также включить в список приоритетов стратегии действия, направленные на смягчение последствий изменения климата на транспорте, и поручила своему председателю совместно с секретариатом довести их до сведения председателя и секретариата КВТ.

С. Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт

Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры



37. В поддержку реализации Общеευропейского генерального плана для велосипедного движения ОПТОСОЗ под эгидой WP.5 была создана Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5). Мандат Группы заключается в том, чтобы служить платформой для сбора и анализа данных о национальной велосипедной инфраструктуре и предложить велосипедную сеть ЕЭК на основе существующих национальных велосипедных маршрутов, сети «ЕвроВело» и региональных сетей. Вторая задача GE.5 включает разработку общих определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также, при необходимости, предложение новых дорожных знаков для обозначения велосипедных маршрутов.

38. В 2023 году GE.5 продолжила работу над созданием велосипедной сети ЕЭК на основе национальных велосипедных сетей (см. карту 3). В связи с этим GE.5 согласовала три принципа разработки сети ЕЭК: i) основой для маршрутов сети ЕЭК на территории страны ЕЭК может служить соответствующий маршрут (соответствующие маршруты) «ЕвроВело», в случае если это целесообразно для данной страны; ii) сеть ЕЭК должна состоять из маршрутов большой протяженности; и iii) маршруты сети ЕЭК должны обеспечивать трансграничную связанность. GE.5 согласовала показатель плотности сети: 40–100 км маршрутов на 1000 км².

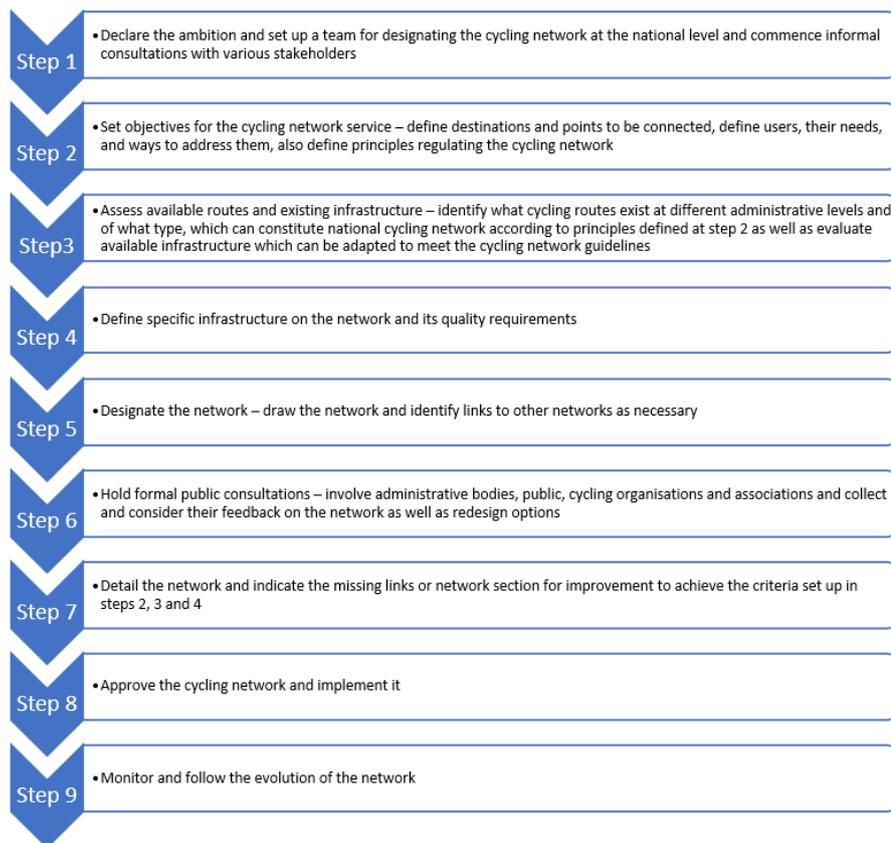
Карта 3



Источник: ЕЭК.

39. GE.5 продолжила работу над составлением руководства по созданию национальной велосипедной сети. В этом руководстве приводится описание последовательности шагов в процессе проектирования и реализации велосипедной сети (см. рис. II). В нем рассматриваются категории пользователей и маршрутов, параметры маршрутов, касающиеся линейных сооружений инфраструктуры, пересечений, разделения с пешеходным движением, наклона и затенения для создания безопасной, защищенной и удобной сети, ориентированной на пользователей. Эти этапы представлены на рис. II.

Рис. II



40. GE.5 продолжила рассмотрение и обсуждение определения велосипеда и способов возможных корректировок определения с учетом изменения велосипедов, в частности их электрификации. GE.5 также работала над вопросами определения максимальных ширины, длины и веса велосипеда, при которых допустимо его использование на стандартной велосипедной инфраструктуре.

41. И, наконец, GE.5 продолжила выработку общих определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также приступила к оценке их влияния на положения Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах. С этой целью GE.5 приступила к составлению рекомендаций по внесению в Конвенцию изменений для лучшего отражения в ней велосипедного движения. В числе таких изменений, например, а) включение в Конвенцию знака необязательной велосипедной дорожки, б) включение в Конвенцию дорожного знака для обозначения велосипедной улицы и подготовка специальных правил для таких улиц, в) добавление панели об исключении для велосипедистов на светофоре, г) добавление дорожной разметки для обозначения вынесенной вперед стоп-линии для велосипедистов на перекрестках и т. д.

D. Данные о транспортной инфраструктуре

Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры



Источник: Рекламные материалы ИБР/ЕЭК.

42. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (ITIO-GIS.org) является инициативой Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и ИБР. МЦМТИ — это многосторонняя веб-платформа 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.

43. На данном этапе в МЦМТИ содержатся данные о 79 государствах — членах Организации Объединенных Наций, а к 2024 году будет внесена информация о еще 27 государствах — членах Организации Объединенных Наций. В настоящее время в нем работает около 34 аккредитованных национальных координаторов из государственных учреждений, региональных организаций и многосторонних банков развития. Ведется подготовка внебюджетного проекта по осуществлению последующей деятельности МЦМТИ, направленного на совершенствование и расширение функциональных возможностей МЦМТИ и его географического охвата.

E. Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей в области устойчивого развития



1. Использование показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта

Рис. III

Платформа для пользователей ПУСИВТ доступна по ссылке: <https://SITCIN.org>



44. Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) представляют собой инструмент, позволяющий странам измерять степень связанности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры. Показатели связанности позволяют правительствам оценивать и анализировать:

- достигнутый ими прогресс в реализации связанных с транспортом целей в области устойчивого развития и выполнении их обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 годов;
- эффективность и действенность транспортных систем и уровень соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ, обеспечивая внутреннюю и трансграничную перспективу и повышая конкурентоспособность, безопасность, энергоэффективность и надежность транспортного сектора;
- их усилия по реализации правовых документов ООН, касающихся транспорта, и их работу по согласованию и стандартизации правил и документации, в том числе посредством введения в действие международных конвенций по транспорту и транзиту и региональных/двусторонних соглашений.

45. Сейчас сайтом SITCIN.org пользуется семь государств — членов Организации Объединенных Наций, которые самостоятельно оценили эффективность своих систем внутреннего транспорта (или их отдельных аспектов). В 2023 и 2024 годах принимаются и будут приняты меры по модернизации технического интерфейса SITCIN.org, в том числе путем создания версий на французском и русском языках, что позволит расширить географический охват этого инструмента. Кроме того, в настоящее время разрабатываются дополнительные функции SITCIN.org, позволяющие пользователям измерять прогресс в конкретной области: например, управление таможенными операциями или границами, или в конкретной группе стран, соответствующих определенным критериям: например, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ).

2. Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей



Источник: Depositphotos 2023.

46. WP.5 на своей тридцать пятой сессии просила подготовить следующую публикацию, посвященную тенденциям и экономике транспорта, на тему общих тенденций и изменений, связанных с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки. В соответствии с этой просьбой секретариат совместно с внешним консультантом подготовил проект публикации, содержащийся в документах ECE/TRANS/WP.5/2023/4, ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 и ECE/TRANS/WP.5/2023/8. 5 сентября 2023 года в рамках ежегодной сессии WP.5 консультант, которому была поручена подготовка публикации, представил подробный доклад, после чего государства — члены ЕЭК выступили с предложениями и сообщениями по проведению национальных тематических исследований и примерами передовой практики для включения в окончательную версию публикации.

47. Рабочая группа высоко оценила усилия секретариата и внешнего консультанта по подготовке проекта публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, который после завершения работы предполагается выпустить в качестве публикации 2024 года по транспортным тенденциям и экономике (как в цифровом, так и в печатном формате, на трех рабочих языках ЕЭК). WP.5 приветствовала информацию об изменениях в области электромобильности и зарядки для электромобилей, полученную от разных стран региона ЕЭК, в том числе от Азербайджана, Нидерландов (Королевства), Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Турции и Швеции. WP.5 поручила секретариату включить в окончательный текст публикации описание этих изменений в формате тематических исследований и национальных примеров.

48. Кроме того, Рабочая группа признала, что для содействия прогрессу в области электромобильности следует создать специальную неофициальную целевую группу, которая будет заниматься стимулированием и координацией усилий, связанных с развитием электромобилей и инфраструктуры для их зарядки, как в рамках ЕЭК (и ее различных подпрограмм), так и в сотрудничестве с другими организациями. В этой связи она поручила секретариату WP.5 совместно с Председателем подготовить проект круга ведения такой целевой группы на основе тесного взаимодействия с другими профильными рабочими группами и соответствующими межправительственными группами Отдела по устойчивой энергетике ЕЭК и представить его КВТ для обсуждения и возможного принятия на его следующей ежегодной сессии.

49. Концептуальная записка, программа и все сообщения, представленные в ходе тематической дискуссии, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, доступны по ссылке: <https://unece.org/info/events/event/381119>.

Ф. Безопасность на внутреннем транспорте



Источник: Depositphotos 2023.

50. 5 сентября 2023 года параллельно с тридцать шестой ежегодной сессией WP.5 состоялось рабочее совещание на тему «Киберугрозы для электромобилей и зарядной инфраструктуры для них», организованное совместно подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике в рамках ежегодного Форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2023 года. На мероприятии выступили с основными докладами представители различных заинтересованных сторон, включая секретаря Рабочей группы ЕЭК по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (WP.29/GRVA), секретаря Группы экспертов ЕЭК по системам экологически чистого производства электроэнергии, а также представителей Института по вопросам безопасности и охраны Мангеймского университета прикладных наук, Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), «Континентал отомотив технолоджиз ГмбХ» и государственных органов, занимающихся вопросами кибербезопасности, от Нидерландов и Турции.

51. Семинар стал платформой для следующих действий:

- повышение осведомленности о большом разнообразии и высоком уровне сложности киберугроз для электромобилей (ЭМ) и инфраструктуры для их зарядки, а также о системных последствиях, которые такие киберугрозы могут иметь для электросети в целом;
- обмен мнениями, идеями и национальным опытом в области выявления, предотвращения таких угроз и уязвимостей и управления ими;
- изучение передового опыта производителей ЭМ в соответствии с согласованными на глобальном уровне требованиями к транспортным средствам;
- определение возможных дальнейших шагов и действий по смягчению последствий, которые нужно предпринять в этой области государствам-членам и другим заинтересованным сторонам, занимающимся этими вопросами, при поддержке подпрограмм ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике.

52. Участники дискуссии рассмотрели различные киберугрозы для электромобилей и инфраструктуры для их зарядки, а также их связь с электросетью в целом, и определили возможные превентивные меры, которые могут быть приняты правительствами и другими уполномоченными сторонами. Докладчики рассказали о том, как злоумышленники могут попытаться получить доступ к критически важным компонентам ЭМ, таким как система управления аккумулятором, устройство управления транспортным средством (тормозная система/управление скоростью транспортного средства) или система зарядки, создавая значительные риски для безопасности водителя, осуществления функций транспортного средства и защиты данных пассажиров. Секретарь GRVA представил обзор мер, принимаемых на уровне регулирующих органов для подготовки транспортного сектора к таким рискам, включая проведение оценки на уровне изделия (транспортного средства) и введение новых требований к сбору данных и подготовке отчетности для поддержки работы криминалистов и систематической регистрации органами власти предпринятых и успешных атак. Было отмечено, что инфраструктура для зарядки ЭМ, включая зарядные станции, сети и внутренние системы, управляющие зарядкой ЭМ и данными пользователей, в равной степени уязвима для потенциальных киберугроз, поскольку хакеры могут использовать слабые места в механизмах аутентификации и каналах связи, чтобы вмешаться в процессы зарядки или получить несанкционированный доступ к данным пользователей. И в заключение был упомянут тот факт, что из-за своей тесной взаимосвязи с общей электросетью инфраструктура для зарядки ЭМ может непреднамеренно стать точкой доступа для проведения кибератак на инфраструктуру электросети с далеко идущими последствиями, включая нестабильность электросети, сбои и потенциальные отключения электричества.

53. По вопросу о мерах по снижению киберугроз, которые могут предпринять правительства и другие заинтересованные стороны, участники обменялись мнениями о возможности усиления мер безопасности и протоколов аутентификации, а также проведения регулярных проверок безопасности. Кроме того, был сделан акцент на необходимости улучшения многостороннего сотрудничества (в том числе на уровне правительств, регулирующих органов, производителей транспортных средств, поставщиков инфраструктуры для их зарядки и экспертов по кибербезопасности), разработки систем мониторинга в режиме реального времени и расширения возможностей реагирования на инциденты.

54. Рабочая группа высоко оценила проведенное рабочее совещание по киберугрозам для станций зарядки электромобилей (СЗЭМ) и инфраструктуры для их зарядки, а также электросети в целом. WP.5 также высоко оценила применяемый междисциплинарный подход и тесное сотрудничество между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике и призвала секретариат продолжить изучение возможностей сотрудничества в этой области.

55. Рабочая группа приветствовала повышение осведомленности о большом разнообразии и высоком уровне сложности киберугроз, которым подвергаются электромобили и инфраструктура для их зарядки, а также о системных последствиях, которые это может иметь для электросети в целом, и обмен мнениями, идеями и национальным опытом в области выявления и предотвращения таких угроз и уязвимостей и управления ими.

56. Рабочая группа подчеркнула необходимость того, чтобы правительства были в курсе последних тенденций и практики в этой области, и решила, что следует продолжать рассматривать вопросы безопасности внутреннего транспорта в рамках ее программы работы на двухгодичной основе, чередуя с тематическими обсуждениями по вопросам городской мобильности или актуальными межрегиональными дискуссиями.

57. Концептуальная записка, программа и полный комплект материалов, представленных на рабочем совещании, доступны по ссылке: <https://unece.org/info/events/event/381119>.

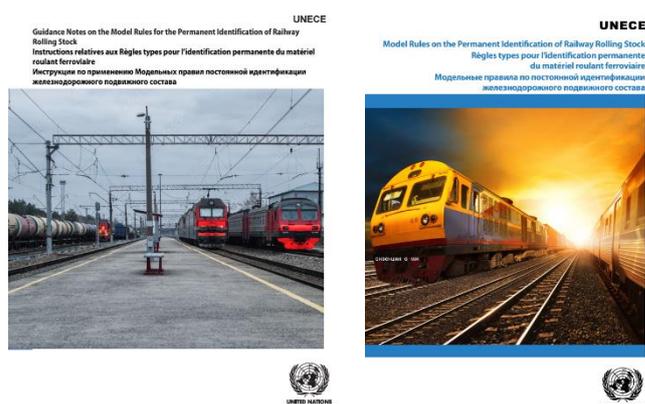
III. Аналитическая работа: публикации Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

A. Разработка политики устойчивой мобильности в городах в отношении инициатив по каршерингу и совместному использованию автомобилей (сентябрь 2023 года)



58. В рамках проекта по укреплению потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности на основе инициатив по каршерингу и совместному использованию автомобилей ЕЭК опубликовала первую серию исследований, посвященных возможному появлению и развитию услуг совместной мобильности в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. В исследованиях содержатся рекомендации, учитывающие передовой опыт в области каршеринга и совместного использования автомобилей в государственном и частном секторах. В каждом исследовании представлены местные условия, имеющие отношение к городскому транспорту и устойчивой мобильности, а также правовые аспекты, которые необходимо учитывать при развитии сервисов каршеринга и совместного использования автомобилей. В каждом исследовании также даются оценка «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) и рекомендации по созданию сервисов каршеринга и совместного использования автомобилей в столицах этих стран, основанные на результатах обсуждения с местными и национальными заинтересованными сторонами. Публикации доступны на английском и русском языках по ссылке: <https://unece.org/publications/transport>.

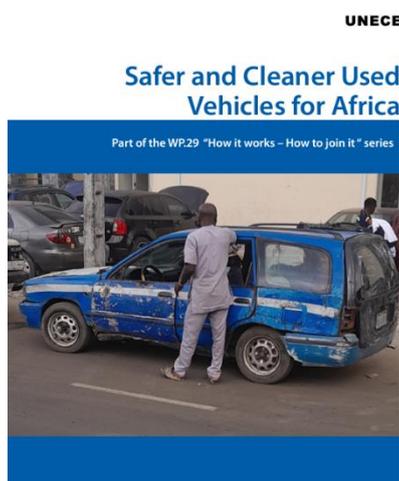
B. Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и Руководство к ним (июнь и август 2023 года)



59. Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (и Руководство к ним) облегчают для желающих инвестировать в железные дороги финансирование и приобретение железнодорожного подвижного состава в лизинг по сниженной стоимости. В этих Модельных правилах устанавливаются методы крепления идентификатора

Системы уникальной идентификации рельсовых транспортных средств (УРВИС) на единицу железнодорожного подвижного состава и связанные с этим обязательства. В этом Руководстве содержатся не имеющие обязательной силы рекомендации о применении сторонами положений Модельных правил. Публикация доступна по ссылке: <https://unece.org/info/Transport/pub/382193>.

C. Проект «Более безопасные и экологически чистые подержанные транспортные средства для Африки» (май 2023 года)



UNECE



UNITED NATIONS

60. Проект «Более безопасные и экологически чистые подержанные транспортные средства для Африки» был инициирован в целях содействия обеспечению доступа к более безопасным и экологически чистым подержанным транспортным средствам в странах Африки. В настоящем докладе содержится информация о ряде основных проведенных исследований, а также о проблемах, связанных с импортом подержанных транспортных средств. Настоящий доклад освещает отдельные ключевые положения трех соглашений Организации Объединенных Наций, а именно: Соглашения о принятии единообразных условий официального утверждения транспортных средств (Соглашение 1958 года), Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров (Соглашение 1997 года) и Соглашения о введении глобальных технических правил (Соглашение 1998 года), которые могут быть использованы для достижения целей проекта. В этих трех соглашениях Организации Объединенных Наций представлены результаты важной технической работы, которые могут применяться в международных регламентах в области транспортных средств под эгидой Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Публикация доступна по ссылке: <https://unece.org/publications/transport>.

D. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) — Пересмотр 7 (февраль 2023 года)



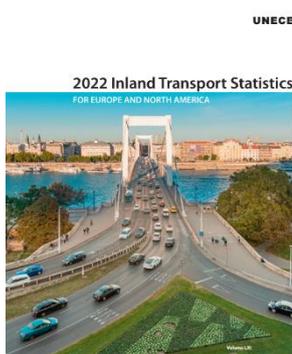
UNECE



UNITED NATIONS

61. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) обеспечивает техническую и правовую основу для развития эффективной международной интермодальной и комбинированной автомобильно-железнодорожной транспортной инфраструктуры и услуг в Европе. В СЛКП определены важнейшие европейские железнодорожные линии, используемые для интермодальных перевозок, и обозначены важные терминалы, пункты пересечения границ и паромные переправы. Кроме того, в нем устанавливаются международные стандарты инфраструктуры для железнодорожных линий и терминалов и международные минимальные стандарты эффективности для интермодальных и комбинированных транспортных услуг (контрольные показатели). Публикация на трех рабочих языках ЕЭК доступна по ссылке: <https://unece.org/publications/transport>.

Е. Статистика внутреннего транспорта для Европы и Северной Америки за 2022 год — том LXI (февраль 2023 года)



UNECE

62. В этой публикации (том LXI) содержится серия таблиц транспортной статистики, охватывающая 56 государств — членов ЕЭК. В ней представлена сводная статистическая информация по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям, подготовленная Отделом устойчивого транспорта ЕЭК в сотрудничестве с национальными статистическими управлениями. Каждая глава начинается с резюме, содержащего несколько ключевых показателей по каждому сектору, за которым следуют детализированные данные по каждой из подкатегорий статистики. Согласованные данные позволяют проводить сравнения между странами и разрабатывать научно обоснованную политику для достижения целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом. Публикация на трех рабочих языках ЕЭК доступна по ссылке: <https://unece.org/publications/transport>.



Е. Глоссарий по внутреннему водному транспорту (февраль 2023 года)



UNECE

63. Глоссарий по внутреннему водному транспорту — это трехязычное издание на английском, русском и французском языках, содержащее обширный перечень терминов и определений, используемых в различных областях внутренних водных путей и судоходства, включая инфраструктуру, сигнализацию и судоходную обстановку водных путей, перевозки грузов и пассажиров, правила плавания, судно и судовое оборудование, речные информационные службы, статистику и другие области. Глоссарий включает в себя более 700 терминов с синонимами и их определениями, используемых в международных конвенциях и соглашениях, находящихся в ведении Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, а также в резолюциях Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и публикациях ЕЭК. Его основу составляет терминология, используемая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту и другими рабочими группами ЕЭК по внутреннему транспорту, окружающей среде и упрощению процедур торговли, международными организациями и речными комиссиями. Публикация доступна по ссылке: <https://unece.org/publications/transport>.



V. Выводы

64. Публикации, выпущенные Отделом в 2023 году:

- три исследования, посвященных разработке политики устойчивой мобильности в городах в отношении инициатив по каршерингу и совместному использованию автомобилей в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане (сентябрь 2023 года);
- Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и Руководство к ним (июнь и август 2023 года);
- Проект «Более безопасные и экологически чистые подержанные транспортные средства для Африки» (май 2023 года);

- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) — Пересмотр 7 (февраль 2023 года);
 - Глоссарий по внутреннему водному транспорту (февраль 2023 года);
 - Статистика внутреннего транспорта для Европы и Северной Америки за 2022 год — том LXI (февраль 2023 года).
65. Подготовкой важных аналитических материалов занимаются следующие группы экспертов, работающих под эгидой WP.5:
- Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3);
 - Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5);
 - Координационный комитет по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул/Группа друзей Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (совместно с ОЭС).
66. Новые направления работы, которые координирует WP.5, требующие указаний со стороны КВТ:
- проект публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, информация о которых содержится в документах ECE/TRANS/WP.5/2023/4, ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 и ECE/TRANS/WP.5/2023/8.
67. КВТ может дать указания относительно будущих направлений аналитической работы WP.5 в области транспорта.
-