


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

 Тридцать вторая сессия
 Женева, 2–4 сентября 2019 года

**Доклад Рабочей группы по тенденциям и экономике
транспорта о работе ее тридцать второй сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Рабочее совещание по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах (пункт 2 повестки дня)	7–10	3
IV. Рабочее совещание по количественной оценке транспортных расходов для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (пункт 3 повестки дня)	11–16	5
V. Транспортные связи между портами и внутренними регионами (пункт 4 повестки дня)	17–18	6
VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня)	19–26	7
A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе формирования Трансъвропейской транспортной сети	19–22	7
B. Проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали	23–26	7
VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня)	27–34	8
A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья	27–28	8
B. Евро-средиземноморская транспортная сеть	29–30	8
C. Доклад Союза для Средиземноморья	31	8
D. Проект постоянного сообщения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, осуществлявшейся в период 2017–2019 годов, и программа, предложенная на период 2020–2022 годов	32–34	8



VIII.	Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня).....	35–44	9
A.	Ход работы по евро-азиатским транспортным связям	35–40	9
B.	Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры....	41–43	10
C.	Другие евро-азиатские транспортные коридоры	44	10
IX.	Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня)	45–48	10
X.	Городская мобильность и общественный транспорт: Общеввропейский генеральный план по велосипедному движению и устойчивая мобильность и городское планирование (пункт 9 повестки дня)	49–55	10
XI.	Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня)	56–62	12
A.	Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.....	56–60	12
B.	Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.	61–62	12
XII.	Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня)	63–71	13
A.	Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга	63–68	13
B.	Транспортные тенденции и проблемы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта	69	13
C.	Анализ статистики транспорта ЕЭК.	70–71	13
XIII.	Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня)	72–78	14
XIV.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 13 повестки дня).....	79–80	15
XV.	Программа работы, двухгодичная оценка на 2020–2021 годы и план работы на 2018–2022 годы (пункт 14 повестки дня).....	81–82	15
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня).....	83	15
XVII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня).....	84	15
XVIII.	Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня).....	85	16
Приложения			
I.	Принятый мандат и круг ведения Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним на 2020–2025 годы.....		17
II.	Программа работы и двухгодичной оценки на 2020–2021 годы и долгосрочная программа работы		20

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провела свою тридцать вторую сессию 2–4 сентября 2019 года под председательством г-на П. де Вильдта (Нидерланды). В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Австрии, Азербайджана, Беларуси, Венгрии, Германии, Грузии, Казахстана, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Северной Македонии, Узбекистана и Финляндии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК на сессии присутствовали также представители Боливии, Замбии и Монголии. Присутствовал также представитель от делегации Европейского союза.
2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), ЮНКТАД, КВПНРС ООН и ВТО.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭК), Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Всемирная торговая организация (ВТО).
4. На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
5. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих организаций: Организации по борьбе с незаконной торговлей «Сосьете женераль де сюрвейанс» (БНТ СЖС), Женевского бюро Морского кадрового агентства, компании «Инфрabelь», Межотраслевого научно-практического центра систем идентификации и электронных деловых операций, компании «Жобэн консалт», Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА), Национального совета по внешней торговле Франции (CNCCEP) и АО «ПЛАСКЕ».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/65

6. В соответствии с правилами процедуры Комиссии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) утвердила предварительную повестку дня своей тридцать второй сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/65.

III. Рабочее совещание по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

7. Секретариат совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и другими партнерами организовал рабочее совещание по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах. В ходе рабочего совещания были проанализированы многочисленные проблемы, связанные с преступностью и ситуацией в плане безопасности, с которыми сталкивается сектор внутреннего транспорта во всем мире. В частности, участники совещания обсудили различные риски и угрозы, в том числе связанные с хищением грузов и транспортных средств, нападениями на водителей поездов и грузовиков, незаконным оборотом, незаконной торговлей, незаконным провозом товаров и контрабандой. В ходе совещания обсуждались также риски злоупотреблений и использования международной системы транспортировки контейнеров в преступных целях и совсем недавно возникшие угрозы и угрозы в плане безопасности, связанные с цифровизацией сетей внутреннего транспорта, когда через различные системы проходят потоки конфиденциальных данных самого широкого спектра. Участники отметили потенциал Таможенной

конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП в плане оказания позитивного воздействия на ситуацию с безопасностью на внутреннем транспорте, в частности благодаря цифровизации и осуществлению текущих пилотных проектов eTIR. Участники отметили важность противодействия угрозам в плане безопасности на внутреннем транспорте и заявили о необходимости совместных действий в этой области.

8. В частности, участники рабочего совещания согласились относительно следующего:

a) важности той роли, которую играют таможенные органы и органы пограничного контроля в обеспечении безопасности грузопотоков на внутреннем транспорте, в том числе посредством разработки и реализации программ с участием уполномоченных экономических операторов (УЭО)/доверенных торговых компаний, а также систем управления таможенными рисками (основанных на принципах избирательности и профилирования грузовых потоков), что позволяет сбалансировать потребности в плане безопасности и необходимость облегчения процедур контроля;

b) необходимости того, чтобы меры по обеспечению безопасности на внутреннем транспорте основывались на четких определениях и прочных (национальных, региональных и международных) правовых и административных рамках и процедурах. В этой связи в качестве положительного примера было отмечено подписание Соглашения об обмене информацией в области транспортной безопасности (Минск, 2014 год), которое было согласовано государствами – членами Содружества Независимых Государств и открыто для присоединения для других заинтересованных государств;

c) многочисленных преимуществ в области безопасности, которые дает использование следующих подходов: скоординированного управления границами, трансграничного и межведомственного сотрудничества и обмена предварительной таможенной информацией и профилями рисков для грузов – на двустороннем, региональном и/или международном уровнях;

d) того, что повышение уровня цифровизации усиливает зависимость государственного и частного секторов от наличия качественных, достоверных, полных, надежных и проверяемых данных, касающихся производственно-сбытовых цепочек;

e) растущего значения новых технологий, например систем обнаружения и отслеживания в коридорах (в частности, в железнодорожном секторе), и использования искусственного интеллекта/технологий блок-чейн и инновационных приложений на основе ИКТ для более эффективного обеспечения безопасности в рамках цепочек поставок и на внутренних грузовых маршрутах. В качестве положительного примера в этой связи был упомянут трансграничный электронный обмен предварительной информацией о транспортных средствах, пассажирах и экипажах, который осуществляется согласно положениям национального законодательства и соответствующим международным договорам;

f) необходимости укрепления международного сотрудничества в целях разработки конкретных мер по минимизации угроз, связанных с кибербезопасностью, на внутреннем транспорте; примером здесь служит Европейский центр обмена железнодорожной информацией и анализа (ЕЦ-ИСАК), который предоставляет всестороннюю платформу по вопросам кибербезопасности для содействия управляющим железнодорожной инфраструктурой и железнодорожным предприятиям в Европе в проведении скоординированных превентивных действий в этой области.

9. Участники признали, что устранение этих существующих и возникающих угроз в плане безопасности на внутреннем транспорте требует всеобъемлющего и активного подхода и повышения уровня регионального/международного сотрудничества. В этой связи в качестве важного шага вперед было определено создание структурированного механизма для обмена информацией об угрозах и рисках по конкретным коридорам (или грузовым маршрутам), а также привлечение к работе многочисленных

заинтересованных сторон, обладающих опытом в различных областях, включая правоохранительные органы, таможенные органы и органы пограничного контроля, транспортные органы, а также транспортных операторов из частного сектора. Участники рекомендовали WP.5 и впредь продолжать, в сотрудничестве с Дискуссионным форумом ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте, служить платформой, которая позволяет задавать вектор будущего международного сотрудничества в том, что касается защиты сектора внутреннего транспорта от актов незаконного вмешательства, а также выявлять соответствующие решения и осуществлять их дальнейшую проработку.

10. Отчет о проведении этого рабочего совещания, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу http://www.unece.org/trans/main/wp5/strengthening_security_on_inland_freight_routes.html.

IV. Рабочее совещание по количественной оценке транспортных расходов для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2

11. Секретариат в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам организовал рабочее совещание по количественной оценке транспортных расходов для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

12. Участники рабочего совещания обсудили проблемы и трудности, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ). Участники были проинформированы о том, что, согласно имеющимся исследованиям, транспортные затраты РСНВМ в среднем на 50% выше, чем у развивающихся стран, имеющих доступ к открытому морю. В результате экспортные товары РСНВМ менее конкурентоспособны и у РСНВМ объем торговли составляет в среднем менее 40% от среднего объема торговли прибрежных государств. Участники отметили, что возможность получения данных о транспортных затратах РСНВМ в количественном выражении будет также способствовать мониторингу и оценке осуществления Венской программы действий для РСНВМ.

13. Участники ознакомились с несколькими существующими в настоящее время подходами, в том числе подходом ЮНКТАД к развитию коридоров (применяется в ряде стран Африки), который направлен на оценку количественных показателей и анализ эффективности коридоров путем систематического измерения времени и затрат на перевозку, а также путем количественной оценки узких мест, возникающих в пути. Участники ознакомились также с исследованием Всемирной таможенной организации (ВТамО) о сроках прохождения таможи, проведенным таможей Грузии и измерившим фактическое время, которое требовалось для прохождения и/или оформления товаров с момента прибытия до момента, когда груз физически покидал таможенную территорию. Кроме того, участники были ознакомлены с выводами, сделанными на этапах I–IV реализации Новой евразийской инициативы в области наземного транспорта (НЕИИТ) МСАТ, в соответствии с которыми до 57% времени, затрачиваемого на перевозку, теряется при пересечении границ, а 38% затрат на перевозку по евро-азиатским транспортным коридорам приходится на неофициальные сборы. Согласно недавнему исследованию МСАТ, экономическая выгода от осуществления Конвенции МДП варьируется от 0,14% до 1,31% от объема национального ВВП страны, а в случае РСНВМ может оказаться еще выше.

14. Было отмечено, что существуют ряд превалирующих трудностей, которые влекут за собой значительное увеличение транспортных затрат, в частности в силу следующих причин:

а) плохое качество и/или недостаточный уровень строительства, технического обслуживания и обновления транспортной инфраструктуры либо недостаточное финансирование этой деятельности;

б) потеря времени при пересечении границы/низкая эффективность процедур пересечения границы;

в) обременительные административные требования (как внутри страны, так и в транзитных странах) к импорту и экспорту;

г) дополнительные операционные издержки в ходе транзита, которые доводят транспортные расходы РСНВМ до уровня, значительно превышающего затраты прибрежных стран;

д) недостаточное применение в РСНВМ существующих международных стандартов и оптимальной практики в области упрощения процедур перевозок и транзита, включая соответствующие конвенции Организации Объединенных Наций, в том числе Конвенцию МДП.

15. Участники признали отсутствие согласованного подхода и методологии для оценки «фактических» транспортных затрат РСНВМ, что обусловлено, в частности, следующими причинами:

а) различиями в подходах и моделях, используемых правительствами и международными организациями;

б) ограниченной доступностью данных по РСНВМ;

в) ограничениями в плане данных и моделирования данных;

г) различиями в затратах, связанных с разными видами транспорта;

д) тем фактом, что любая более всеобъемлющая методология должна учитывать как «мягкую», так и «твердую» инфраструктуру, измерять экономическую удаленность и оценивать эффективность административных процессов.

16. Участники рекомендовали WP.5 провести обзор существующих подходов и методологий для измерения экономической ценности международных транспортных коридоров, которые призваны обеспечить для регионов, не имеющих выхода к морю, сухопутную связь с морем. Отчет о проведении этого рабочего совещания, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу http://www.unece.org/trans/main/wp5/quantifying_transport_costs_for_landlocked-developing_countries.html.

V. Транспортные связи между портами и внутренними регионами (пункт 4 повестки дня)

17. Секретариат проинформировал WP.5 о трудностях в связи с получением данных, которые собираются в рамках программы средиземноморской сети (МедНет), касающейся транспортных связей между портами и внутренними регионами, для передачи Международному центру мониторинга транспортной инфраструктуры ЕЭК. Секретариату необходимо восстановить контакты с группой, которая занимается этой программой МедНет.

18. WP.5 приняла к сведению эту информацию. Кроме того, она решила прекратить рассмотрение специального пункта повестки дня, посвященного портам транспортным связям между портами и внутренними регионами, включив его в пункт повестки дня по Международному центру мониторинга транспортной инфраструктуры, функционирующему под руководством ЕЭК.

VI. Отслеживание изменений в общеевропейских транспортных сетях (пункт 5 повестки дня)

A. Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе формирования Трансьевропейской транспортной сети

19. Европейская комиссия (ЕК) кратко проинформировала WP.5 о достигнутом за последнее время прогрессе в деле расширения трансъевропейских транспортных сетей (ТЕС-Т) на соседние с Европейским союзом страны, как страны Восточного партнерства, так и западно-балканские страны. В 2016 году сети были расширены на западно-балканские страны (принятый ЕК делегированный акт вступил в силу в 2016 году), а в начале 2019 года – на страны Восточного партнерства (принятый ЕК делегированный акт вступил в силу в начале 2019 года).

20. Что касается Западных Балкан, в 2017 году между Европейским союзом и западно-балканскими странами был подписан соответствующий договор о развитии основных и дополняющих транспортных сетей. Поддержку транспортному сообществу призван оказывать постоянный секретариат, который должен быть открыт в Белграде (Сербия) 13 сентября 2019 года.

21. ЕК подчеркнула, что это расширение осуществляется в соответствии с правилами и руководящими принципами развития европейских ТЕС-Т, а также правилами в отношении закупок.

22. WP.5 приняла к сведению эту информацию.

B. Проекты Трансьевропейской автомагистрали и Трансьевропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2019/1, ECE/TRANS/WP.5/2019/2

23. Региональный советник ЕЭК, от имени управляющего проекта Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и управляющего проекта Трансьевропейской железнодорожной автомагистрали (ТЕЖ), рассказал WP.5 о деятельности в связи с ТЕА и ТЕЖ, осуществлявшейся в отчетный период 2018–2019 годов, информация о которой содержится в документах ECE/TRANS/WP.5/2019/1 и ECE/TRANS/WP.5/2019/2.

24. Главная деятельность в связи с ТЕА касалась в основном следующего: а) оценки эффективности системы взимания автодорожных сборов; б) измерения, сбора и управления данными в процессе управления дорожной инфраструктурой; в) внедрения подхода, основанного на информационном моделировании зданий, в контексте потребностей государственного дорожного хозяйства, а также подготовки докладов об этой деятельности.

25. Основная деятельность в связи с ТЕЖ касалась следующих аспектов: а) подготовки всеобъемлющего исследования (этап II) для генерального плана по высокоскоростному движению; б) проведения информационно-пропагандистских мероприятий; в) организации мероприятий по наращиванию потенциала с упором на выявление узких мест в сети; г) деятельности в области развития и управления.

26. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

VII. Транспорт в Средиземноморском регионе (пункт 6 повестки дня)

A. Доклад Центра транспортных исследований для Средиземноморья

27. Центр транспортных исследований для Средиземноморья проинформировал WP.5 о деятельности СЕТМО за период после предыдущей сессии WP.5. Эта деятельность касалась четырех ключевых областей работы: а) обеспечения технической секретариатской поддержки для Группы министров транспорта стран Западного Средиземноморья (ГТМО 5+5); б) мониторинга евро-средиземноморского сотрудничества в области транспорта; в) сотрудничества с международными организациями; а также d) пополнения и поддержания работы статистической базы данных СЕТМО. Подробная информация об этих мероприятиях содержится в неофициальном документе № 9.

28. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

B. Евро-средиземноморская транспортная сеть

29. Европейская комиссия проинформировала WP.5 о своей деятельности по развитию евро-средиземноморской транспортной сети, которая направлена на расширение транспортных коридоров на средиземноморскую зону в рамках Южного партнерства Европейского союза. В 2019 году в рамках Союза для Средиземноморья продолжилась работа по утверждению Транссредиземноморской транспортной сети (ТСТ-Т).

30. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

C. Доклад Союза для Средиземноморья

31. По этому пункту повестки дня обсуждения не проводилось.

D. Проект постоянного сообщения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, осуществлявшейся в период 2017–2019 годов, и программа, предложенная на период 2020–2022 годов

32. Секретариат проинформировал WP.5 о том, что секретариат Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) снял с повестки дня ЭКОСОС записку Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о ходе осуществления проекта по созданию постоянного сообщения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив ввиду отсутствия продления мандата на эту работу. В связи с этим, а также в связи с отсутствием прогресса в осуществлении проекта неофициальный документ № 3 был снят с рассмотрения.

33. СЕТМО проинформировал WP.5 о том, что он подписал меморандум о сотрудничестве с предприятиями в Марокко и Испании с целью оценки потенциальных транспортных потоков для постоянного сообщения через пролив.

34. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

VIII. Евро-азиатские транспортные связи (пункт 7 повестки дня)

A. Ход работы по евро-азиатским транспортным связям

Документация: неофициальный документ № 4

35. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восемьдесят первой сессии (ECE/TRANS/288, пункт 22) заявил о поддержке усилий WP.5 по продолжению ее работы в области введения в действие евро-азиатских транспортных коридоров, а также других транспортных коридоров. В контексте этого мандата секретариат представил неофициальный документ № 4.

36. WP.5 приняла к сведению представленную информацию и высоко оценила усилия секретариата по содействию введению коридоров в действие. В ходе обсуждения WP.5 решила, что требуется больше времени для тщательного рассмотрения предлагаемых видов деятельности. Она также отметила, что предлагаемые виды деятельности не должны дублировать уже ведущиеся усилия или существующие органы, такие как уже действующие органы, созданные на маршрутах конкретных коридоров.

37. Российская Федерация предложила WP.5, в соответствии с ее мандатом по поддержке введения в действие коридоров, проанализировать тенденции развития международных транспортных коридоров и на этой основе определить и рекомендовать странам практические меры для повышения эффективности усилий по введению в действие этих коридоров.

38. Европейский союз рассказал о своей Стратегии по соединению Европы и Азии. Эта стратегия содержит основополагающие принципы, которыми руководствуется Европейский союз в усилиях по созданию коридоров. Эти усилия следует прикладывать в русле четко определенных приоритетов и стандартов с особым упором на применение открытого, устойчивого и всеохватывающего подхода, обеспечение транспарентности и создание основанной на правилах системы, которая будет приносить пользу всем сторонам. Европейский союз также сообщил, что он готов поделиться своим опытом, накопленным в ходе работы над ТЕС-Т, который может быть полезен в контексте введения в действие евроазиатских и других международных коридоров. Кроме того, Европейский союз подчеркнул необходимость более детального анализа предложений, представленных в документе секретариата, в частности с точки зрения обеспечения синергизма с уже осуществляемыми усилиями и инициативами.

39. По итогам обсуждения WP.5 поручила секретариату предложить странам представить материалы с идеями о том, каким образом можно было бы обеспечить дальнейшее развитие функционирования коридоров после завершения этапа III проекта ЕАТС. Анализируя этот подход, странам следует помнить, что усилия, необходимые для введения в действие ЕАТС, не должны наносить ущерба главным целям КВТ, т. е. работе по административному обеспечению конвенций в области внутреннего транспорта и их осуществлению.

40. WP.5 также поручила секретариату провести консультации с соответствующими рабочими группами, в частности с рабочими группами по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), автомобильному транспорту (SC.1) и железнодорожному транспорту (SC.2), относительно их идей по введению в действие международных коридоров. Высказанные этими группами идеи следует включить в измененный документ. Затем секретариату следует представить на тридцать третьей сессии WP.5 рабочий документ, содержащий компиляцию материалов, полученных от стран, включая отзывы смежных рабочих групп о возможных путях продвижения вперед и соответствующие рекомендации.

В. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

41. Секретариат сообщил о прогрессе в создании Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры, функционирующего под руководством ЕЭК, в рамках проекта по повышению связности региональной транспортной инфраструктуры посредством создания географической информационной системы совместно с Организацией экономического сотрудничества и Исламским банком развития. На момент проведения сессии в рамках проекта основное внимание уделялось заполнению пробелов в области сбора национальных данных и преобразованию собранных данных в векторные файлы для ГИС и составлению карт. Изучается вопрос о расширении географического охвата проекта и его распространении на Ближний Восток и Северную Африку.

42. WP.5 приняла к сведению прогресс, достигнутый в осуществлении проекта. Она просила секретариат приложить усилия для обеспечения того, чтобы при создании центра мониторинга любое изменение данных приводило к обновлению информации в рамках соответствующих процессов.

43. WP.5 также поручила секретариату – со ссылкой на пункт 4 – включить в качестве одного из основных пунктов повестки дня будущих сессий пункт, касающийся Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры, функционирующего под руководством ЕЭК.

С. Другие евро-азиатские транспортные коридоры

44. По этому пункту повестки дня никакой информации представлено не было.

IX. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (пункт 8 повестки дня)

45. Секретариат сообщил о возобновлении работы Группы экспертов по сопоставительному анализу расходов на строительство транспортной инфраструктуры после продления ее мандата до конца июня 2020 года.

46. Секретариат проинформировал об итогах восьмой сессии этой группы экспертов, которая состоялась 15 и 16 июля 2019 года. В ходе этой сессии группа экспертов рассмотрела вопросники для сбора данных о расходах на строительство автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Эти вопросники были разосланы странам в августе, в том числе через координационные центры WP.5, для представления ответов не позднее 20 сентября 2019 года.

47. Секретариат подчеркнул, что успех в выполнении мандата группы экспертов зависит от получения данных о строительстве инфраструктуры. Без таковых группа не сможет провести анализ данных. Поэтому секретариат призвал координаторов WP.5 оказать содействие в сборе необходимых данных в их странах.

48. WP.5 приняла к сведению представленную информацию. Она настоятельно призвала координаторов WP.5 оказать содействие процессу сбора данных.

X. Городская мобильность и общественный транспорт: Общеевропейский генеральный план по велосипедному движению и устойчивая мобильность и городское планирование (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 5

49. Секретариат рассказал о подготовке инфраструктурного модуля Общеввропейского генерального плана по велосипедному движению в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). В процессе подготовки возникла задержка, обусловленная тем, что с помощью специального вопросника было собрано недостаточное количество данных и информации. Это потребовало от секретариата изыскания необходимых материалов путем проведения кабинетного исследования, которое является трудоемкой задачей и пока еще не закончено. Поэтому ожидается, что инфраструктурный модуль будет готов к следующей сессии и к совещанию ОПТОСОЗ на уровне министров.

50. Секретариат совместно с Российской Федерацией проинформировал о содержании и процессе подготовки Руководства по устойчивой мобильности и городскому планированию, проект которого был представлен в неофициальном документе № 5. Были также даны пояснения относительно увязки процесса ОПТОСОЗ и представления Руководства на совещании высокого уровня ОПТОСОЗ в 2020 году после принятия этого документа Руководящим комитетом ОПТОСОЗ.

51. Российская Федерация подчеркнула, что Руководство имеет важное значение с точки зрения оказания содействия разработке такой политики, которая не предусматривает в качестве единственного решения проблемы повышения доступности исключительно повышение мобильности. Доступность должна повышаться также за счет сбалансированных мер, направленных на обеспечение близости расположения объектов.

52. WP.5 обсудила Руководство и предложила направлять до 19 сентября 2019 года письменные замечания по Руководству в секретариат, который затем доработает текст документа вместе с консультантами.

53. WP.5 рекомендовала Руководящему комитету ОПТОСОЗ в принципе одобрить Руководство и поручила секретариату – при условии доработки Руководства, а также его принятия и утверждения Руководящим комитетом ОПТОСОЗ в октябре 2019 года – приступить к его официальному редактированию, форматированию и переводу, а также опубликовать его до конца 2019 года.

54. Кроме того, по предложению Российской Федерации WP.5 поручила секретариату организовать в ходе ее сессии в 2020 году – при условии наличия ресурсов – рабочее совещание по вопросу об экономических последствиях и затратах, связанных с политикой в области развития городского транспорта и городского планирования. Эта проблематика может включать, например, количественную оценку затрат и выгод, связанных с внедрением концепции «избежание–переход–улучшение» в городском планировании и в процессе развития мобильности, а также другие связанные с этим вопросы.

55. Такое рабочее совещание должно быть открыто для участия представителей органов власти национального и городского уровня, а также научных кругов и экспертов. Оно могло бы, например, быть направлено на обмен опытом, знаниями или результатами исследований в области методологии а) расчета затрат на реализацию концепции «избежание–переход–улучшение» и б) количественной оценки ожидаемых выгод от принятых мер по «избежанию», «переходу» и «улучшению». Среди преимуществ, которые призвана обеспечить эта концепция, отмечаются уменьшение заторов движения, улучшение качества воздуха, повышение безопасности дорожного движения и улучшение здоровья граждан в результате повышения их физической активности. В этой связи WP.5 просила секретариат предложить заинтересованным странам представить соображения для концептуальной записки по этому рабочему совещанию и оказать поддержку секретариату в его организации.

XI. Изменение климата и транспорт (пункт 10 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2019/3, ECE/TRANS/WP.5/2019/4, неофициальный документ № 6

56. Секретариат, от имени Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним, представил доклад об осуществлении мандата этой группы (неофициальный документ № 6). В частности, секретариат представил методологию, выбранную группой экспертов для выявления областей повышенного потенциального риска в связи с последствиями изменения климата для транспортной инфраструктуры. Он представил также карты, на которых отмечены пересечения зон повышенного риска с сетями автомобильных и железных дорог. Особое внимание было уделено содержащимся в докладе извлеченным урокам и рекомендациям, которые также изложены в документе ECE/TRANS/WP.5/2019/3.

57. В своих рекомендациях группа экспертов предложила рабочим группам ЕЭК, к ведению которых относятся соглашения в области развития инфраструктуры, провести работу по присвоению сетям и узлам, затрагиваемым этими соглашениями, соответствующих геокодов. Странам же было предложено представлять информацию уже с геокодировкой. Странам было предложено также принять участие в обследованиях, проводимых Рабочей группой по статистике транспорта, с тем чтобы можно было получить информацию о транспортных потоках, включая геокодировку. Кроме того, группа экспертов внесла предложения относительно конкретной дальнейшей работы по расширению знаний в контексте анализа последствий изменения климата для транспорта и выявления подходящих мер по адаптации транспортной инфраструктуры и транспортных операций.

58. В соответствии с рекомендацией группы, касающейся продолжения работы в области адаптации транспортных систем к изменению климата, Председатель предложил WP.5 учредить новую группу экспертов и представил предлагаемый новый мандат и проект ее круга ведения (ECE/TRANS/WP.5/2019/4).

59. WP.5 приветствовала доклад группы экспертов и одобрила содержащиеся в нем извлеченные уроки и рекомендации.

60. WP.5 рассмотрела также предложение об учреждении новой группы экспертов и ее предлагаемые мандат и круг ведения. WP.5 рекомендовала учредить такую новую группу экспертов и приняла ее круг ведения, представленный в приложении I. Она также поручила секретариату представить этот круг ведения КВТ на утверждение.

B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

61. Секретариат проинформировал WP.5 об изменениях, произошедших в 2018–2019 годах в рамках проекта «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), в частности об i) оценке нескольких веб-инструментов для визуализации данных, которые позволяют готовить интерактивные визуализированные прототипы на основе материалов и результатов работы ForFITS, и ii) использовании ForFITS в ходе проведения обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) ЕЭК ООН в Узбекистане для анализа четырех сценариев развития транспортного сектора Узбекистана в период до 2045 года и их последствий для ситуации с выбросами парниковых газов; а также о вынесенных рекомендациях.

62. WP.5 приняла к сведению эту информацию.

ХП. Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК (пункт 11 повестки дня)

А. Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2018/4, ECE/TRANS/WP.5/2019/5, неофициальный документ № 7

63. Секретариат напомнил, что WP.5 на своей последней сессии решила провести обсуждение «дорожной карты», касающейся вклада государств-членов в осуществление Повестки дня на период до 2030 года (ECE/TRANS/WP.5/2018/4), на ее нынешней сессии параллельно с обсуждением плана работы WP.5.

64. Секретариат также сообщил, что принятию решения по «дорожной карте» – согласно просьбе КВТ (ECE/TRANS/288, пункт 25) – должен способствовать подготовленный секретариатом документ, в котором охарактеризована деятельность рабочих групп КВТ ЕЭК по оказанию государствам – членам ЕЭК содействия в достижении целей устойчивого развития, связанных с внутренним транспортом (ECE/TRANS/WP.5/2019/5).

65. WP.5 поблагодарила секретариат за подготовку документа ECE/TRANS/WP.5/2019/5 и просила направить его Бюро КВТ. WP.5 решила продолжить обсуждение прогресса в достижении связанных с транспортом целей устойчивого развития в рамках своей работы по отслеживанию и мониторингу возникающих проблем в области транспорта.

66. Секретариат представил проект публикации, посвященной мобильности как услуге (МКУ) (неофициальный документ № 7). Секретариат проинформировал о содержании документа, посвященного МКУ, и о подходе, который был избран для описания МКУ. Во введении дается определение концепции МКУ вместе с соответствующими пояснениями, а в остальной части публикации основное внимание уделяется изложению факторов, способствующих реализации МКУ, а также проблем применения концепции МКУ.

67. Секретариат далее проинформировал о том, что на момент проведения тридцать второй сессии «в работе» находятся две главы: глава, посвященная инфраструктурным трудностям в контексте МКУ, и глава, содержащая выводы и рекомендации. Ожидается, что они будут окончательно доработаны к концу сентября, после чего полная публикация может быть передана WP.5 для окончательного рассмотрения.

68. WP.5 положительно оценила проект документа по МКУ. Она просила секретариат вместе с авторами доработать этот документ, а секретариат – распространить его для краткого окончательного обзора с помощью электронных средств. После этого секретариату следует приступить к его официальному редактированию, форматированию и переводу, а затем опубликовать его до конца 2019 года.

В. Транспортные тенденции и проблемы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта

69. Сообщений о новых тенденциях и проблемах в области транспорта не поступало, и каких-либо обсуждений не проводилось.

С. Анализ статистики транспорта ЕЭК

70. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта представил обновленную информацию о работе группы, в том числе о недавно опубликованном пятом издании Глоссария по статистике транспорта, работе по мониторингу достижения целей

устойчивого развития, связанных с транспортом, и использовании обследований по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории Е для прикладных целей, в частности в контексте евро-азиатских транспортных связей. Кроме того, он рассказал также о предварительной работе по сбору статистических данных о пассажиропотоках трамвайных линий и метро с учетом того, что такие данные на международном уровне в настоящее время отсутствуют.

71. WP.5 поблагодарила за представленную информацию.

ХIII. Техническая помощь странам с переходной экономикой (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 8

72. Региональный советник Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН проинформировал WP.5 о мероприятиях по оказанию со стороны ЕЭК технической помощи странам с переходной экономикой (неофициальный документ № 8). Он проинформировал о том, что за период после предыдущей сессии WP.5 состоялись четыре рабочих совещания, которые были направлены на развитие потенциала и посвящены темам, связанным с обеспечением связности (Астана и Афины, ноябрь 2018 года, и Любляна, декабрь 2018 года) и безопасности дорожного движения (Тбилиси, ноябрь 2018 года). Региональный советник также представил основные принципы, заложенные в План действий КВТ по укреплению потенциала. В Плате действий определяются мероприятия по оказанию технической помощи государствам-членам в целях i) их присоединения к правовым документам, нормам и правилам Организации Объединенных Наций в области транспорта и их эффективного осуществления; ii) обмена ноу-хау; а также iii) распространения передовой международной практики в области транспорта.

73. WP.5 приняла к сведению представленную информацию и просила Регионального советника представить на следующей сессии доклад об изменениях в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой.

74. Секретариат представил информацию о текущей реализации проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН, по разработке набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта.

75. Проект включает в себя: а) разработку первоначального набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта; б) проведение миссий по установлению фактов для обзора национальной ситуации в области транспорта и логистики, по итогам которого готовятся пять «национальных докладов о связности»; с) проведение совещаний в рамках национального диалога по вопросам политики для утверждения этих докладов; d) организацию учитывающих национальную специфику программ по укреплению потенциала; а также e) проведение по итогам завершающего межрегионального форума.

76. Показатели устойчивой связности разрабатывались так, чтобы охватить все три составляющие устойчивого развития, и призваны измерять связность инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, внутренних водных путей, а также интермодального транспорта.

77. Во время тридцать второй сессии секретариат проводил миссии по установлению фактов. Грузия, которая является одной из стран – участниц проекта, сообщила об итогах работы миссии по установлению фактов в Грузии.

78. WP.5 приняла к сведению информацию об этом проекте и просила представить обновленную информацию о его осуществлении на следующей сессии.

XIV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/288

79. Секретариат проинформировал WP.5 об основных решениях, принятых на восемьдесят первой сессии КВТ (Женева, 19–22 февраля 2019 года), в частности о принятии Стратегии КВТ на период до 2030 года. Реализация этой стратегии требует активного участия всех рабочих групп и вспомогательных органов КВТ. В этой связи в конце июня 2019 года Председатель WP.5 получил от Председателя КВТ письмо, в котором WP.5 предлагалось оказать содействие в осуществлении этой стратегии путем подготовки конкретного плана работы, учитывающего согласованные виды долгосрочной деятельности в рамках стратегии.

80. WP.5 приняла к сведению эту информацию. Решения по программе работы WP.5 отражены в разделе XV.

XV. Программа работы, двухгодичная оценка на 2020–2021 годы и план работы на 2018–2022 годы (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2019/6

81. WP.5 рассмотрела решение Комитета по внутреннему транспорту, принятое на восемьдесят первой сессии, в котором он поручил секретариату прекратить подготовку программных документов с двухгодичным охватом, которые ранее были приняты Комитетом, в том числе по оценке и контролю, поскольку они будут неактуальными для нового программного цикла. Кроме того, WP.5 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/2019/6, содержащий проект программы работы и двухгодичную оценку на 2020–2021 годы, а также долгосрочную программу работы. На этой основе, а также с учетом «долгосрочной деятельности» и «приоритетных видов деятельности на период до 2030 года», указанных в Стратегии КВТ на период до 2030 года, WP.5 согласовала шесть основных тематических кластеров для своего долгосрочного плана работы (2020–2030 годы), а также конкретные виды деятельности и ожидаемые результаты по каждому кластеру в рамках своей двухгодичной программы работы на 2020–2021 годы. Согласованные долгосрочные и двухгодичные программы работы представлены в приложении II к настоящему докладу.

82. WP.5 поручила секретариату представить обе программы работы на следующей сессии КВТ в 2020 году. Кроме того, WP.5 решила, что при осуществлении своей деятельности она будет прилагать все усилия для налаживания партнерских отношений в целях обеспечения синергизма.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

83. Никаких предложений по данному пункту повестки дня не поступило.

XVII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

84. WP.5 была проинформирована о том, что ее тридцать третью сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 7–9 сентября 2020 года.

XVIII. Утверждение основных решений (пункт 17 повестки дня)

85. WP.5 утвердила перечень своих решений. Затем она просила секретариат подготовить в сотрудничестве с Председателем окончательный вариант доклада о работе сессии.

Приложение I

Принятый мандат и круг ведения Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним на 2020–2025 годы

I. Мандат

1. Группе экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (Группа экспертов) поручено продолжать повышать осведомленность, наращивать потенциал и обобщать знания, накопленные странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Кроме того, перед Группой экспертов поставлена задача дальнейшего повышения уровня знаний и углубления анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявления подходящих мер по адаптации, которые были бы эффективны с точки зрения затрат.

2. С учетом сложности поставленных задач Группа экспертов учреждается на пятилетний срок: 2020–2025 годы.

II. Круг ведения

A. Задачи

3. В соответствии с выводами и рекомендациями, содержащимися в докладе прежней Группы экспертов за 2019 год, Группе экспертов следует:

a) служить платформой для сбора, обобщения и распространения информации об оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и его потребностях в плане адаптации;

b) содействовать созданию баз данных по климату, транспортным операциям и инфраструктуре, охватывающих весь регион ЕЭК, и в этой связи сотрудничать с проектом Cordex-Coge или аналогичными инициативами, а также с соответствующими рабочими группами ЕЭК;

c) анализировать соответствующие показатели изменения климата как в абсолютном, так и в относительном выражении для формирования более полного представления о будущих последствиях изменения климата и экстремальных погодных явлений для внутреннего транспорта (инфраструктуры, операций и сетей);

d) обновлять базу данных ГИС ЕЭК посредством включения в нее новых аналитических данных и выпустить обновленный вариант доклада за 2019 год;

e) собирать и анализировать информацию, накапливаемую в рамках национальных и субнациональных проектов, нацеленных на более глубокое понимание ключевых областей уязвимости транспортных сетей и инфраструктуры к изменению климата и воздействию экстремальных погодных условий, в частности в отношении оценки природных и антропогенных факторов, влияющих на уровни рисков для транспортной инфраструктуры, оценки индивидуальных характеристик объектов инфраструктуры, моделирования воздействия и оценки причинно-следственных связей между климатическими параметрами и последствиями для инфраструктуры, межсекторального и интермодального анализа и т. д.;

f) содействовать реализации таких проектов в странах, которые готовы осуществлять инвестиции в оценку последствий изменения климата для транспортных операций и инфраструктуры, а также в деятельность по выявлению мер адаптации

и заинтересованы в наращивании национального экспертного потенциала в этой области;

g) на основе анализа, проводимого в рамках национальных проектов, разработать и создать в виде веб-сайта базу знаний, содержащую, например, информацию о i) характеристиках и условиях, из-за которых тот или иной участок сети или узел, относящийся к зоне повышенного риска, в результате воздействия этого риска может превратиться в «горячую точку», и ii) предлагаемых мерах адаптации, их общей эффективности и эффективности с точки зрения затрат;

h) собирать на основе национальных проектов данные по показателям, используемым для мониторинга осуществления мер адаптации и оценки их эффективности, для их возможного включения в базу знаний;

i) собирать также на основе национальных проектов сведения о конвергентных мерах по адаптации и смягчению последствий (если соответствующая информация будет представлена) для их возможного включения в базу знаний;

j) анализировать национальные проекты с точки зрения подходов, разработанных для отражения в процессах планирования и оперативных процедурах соображений, связанных с изменением климата, и разрабатывать для этого соответствующие методические материалы и/или механизмы;

k) подготовить заключительный доклад о достигнутых результатах.

В. Методы работы

4. Группа экспертов учреждается и будет функционировать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом заседании Группа экспертов должна утвердить план работы, в котором будут определены конкретные направления деятельности, а также график работы по каждому из них.

5. Ожидается, что Группа экспертов будет проводить свои совещания не реже одного раза в шесть месяцев. Эти совещания должны проходить во Дворце Наций в Женеве, за исключением совещаний, которые страны или партнерские организации будут принимать у себя.

6. Председатель Группы экспертов должен представлять доклад о текущей работе на ежегодной сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта, а на сессии, запланированной на сентябрь 2025 года, он должен представить окончательный доклад.

7. Исходя из опыта предыдущей работы, следует отдавать предпочтение проведению совещаний и подготовке сессионных документов только на английском языке.

8. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран – членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, а также заинтересованным железнодорожным, грузовым и транспортно-экспедиторским компаниям, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

С. Секретариат

9. ЕЭК будет обеспечивать секретариатское обслуживание Группы экспертов и тесное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами, включая секретариаты Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), Всемирной метеорологической организации (ВМО),

Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейской комиссии, региональных комиссий Организации Объединенных Наций, Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной морской организации (ИМО) и других профильных межправительственных и неправительственных организаций.

Приложение II

Программа работы и двухгодичной оценки на 2020–2021 годы и долгосрочная программа работы

I. Цели Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

1. Основная цель WP.5 состоит в том, чтобы служить форумом, на котором государства – члены ЕЭК могли бы:

a) проводить обсуждение и вырабатывать более глубокое понимание основных тенденций и изменений в области внутреннего транспорта в регионе ЕЭК в контексте текущих интеграционных процессов в регионе ЕЭК и/или реформ, осуществляемых в государствах-членах;

b) проводить анализ тенденций и изменений, определять способы содействия переходу к более устойчивым системам внутреннего транспорта в государствах – членах ЕЭК и других заинтересованных странах на основе укрепления международного сотрудничества и обмена передовым опытом или его формирования.

II. Направления долгосрочной деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

2. В соответствии со своими основными целями на протяжении многих лет WP.5 уделяет основное внимание следующим направлениям деятельности:

a) Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям и Проект евро-азиатских транспортных связей (этапы I–III);

b) мониторинг развития общеевропейских транспортных сетей и транспорта в Средиземноморском регионе;

c) Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним;

d) обзор изменений, касающихся инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS);

e) обзор городской мобильности и городского общественного транспорта;

f) Общеевропейский генеральный план по велосипедному движению;

g) проект, посвященный Международному центру мониторинга транспортной инфраструктуры;

h) Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры;

i) транспортные связи между портами и внутренними регионами;

j) инновационные способы финансирования транспортной инфраструктуры;

k) мобильность как услуга (МКУ); и

l) транспортная безопасность.

3. Для содействия переходу к более устойчивым системам внутреннего транспорта в государствах – членах ЕЭК и других заинтересованных странах WP.5 необходимо приложить больше усилий в рамках большинства из этих направлений деятельности.

III. **Согласованные кластеры работы и долгосрочная (на 2020–2030 годы) программа работы**

4. С учетом своей предыдущей деятельности и Стратегии КВТ на период до 2030 года WP.5 согласовала шесть ключевых тематических кластеров для своей работы, которые изложены ниже.

a) Развитие транспортных сетей и/или связей

В рамках данного кластера следует продолжать работу в области евро-азиатских транспортных связей и других соединений и коридоров, в том числе мониторинг развития сетей. В частности, WP.5 должна служить платформой для активизации и мониторинга усилий по введению в действие транспортных связей. Под введением в действие подразумевается гармонизация и упрощение процедур пересечения границы, создание инфраструктурных соединений и соблюдение норм функциональной совместимости, эффективное управление транспортными коридорами и приведение стандартов и правил/предписаний в соответствие с международными нормами, предусмотренными, в частности, транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, а также применение новых технологий и цифрового формата.

b) Транспорт и изменение климата

В рамках этого кластера следует продолжать аналитическую работу и исследования, посвященные последствиям изменения климата для транспортных операций и инфраструктуры, а также выявлению наиболее подходящих мер по адаптации.

c) Устойчивая городская мобильность

В рамках этого кластера WP.5 следует опираться на результаты своей предыдущей работы и продолжать разработку политики городской мобильности в поддержку устойчивого развития городов. Последующие изменения, связанные с МКУ, также должны относиться к этому кластеру.

d) Данные о транспортной инфраструктуре

В рамках этого кластера WP.5 следует создать под руководством ЕЭК Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры, который будет размещен на онлайн-платформе Географической информационной системы ЕЭК (ГИС), и поддерживать его работу. Работа Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры также должна относиться к этому кластеру.

e) Обзор и мониторинг возникающих вопросов и работы по достижению целей устойчивого развития

В рамках этого кластера WP.5 следует обсуждать и анализировать возникающие вопросы в области транспорта, а также проводить подготовку аналитических материалов. WP.5 следует также отслеживать тенденции в достижении связанных с транспортом целей устойчивого развития и содействовать разработке вспомогательных инструментов для их достижения.

f) Безопасность на внутреннем транспорте

В рамках этого кластера WP.5 следует обеспечивать платформу для повсеместного применения и дальнейшего совершенствования решений, направленных на устранение проблем безопасности на внутреннем транспорте.

5. WP.5 приняла решение о том, что данные шесть кластеров составят ее долгосрочную (на 2020–2030 годы) программу работы.

IV. Двухгодичная программа работы и двухгодичная оценка на 2020–2021 годы

6. В двухгодичной программе на 2020–2021 годы представлены направления деятельности, запланированные на предстоящий двухгодичный период. Эти направления деятельности выделены внутри кластеров долгосрочной программы работы. Они перечислены вместе с ожидаемыми результатами, которые определены таким образом, чтобы помочь WP.5 в оценке достигнутого прогресса. WP.5 согласовала виды деятельности и ожидаемые результаты, которые изложены ниже. Кроме того, WP.5 решила, что при осуществлении своей деятельности она будет прилагать все усилия для налаживания партнерских отношений и обеспечения синергизма.

A. Развитие транспортных сетей и/или связей

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Управление WP.5 процессом введения в действие транспортных связей/коридоров на основе этапов I, II и III реализации проекта ЕАТС с учетом сформулированных в его рамках выводов и рекомендаций • Проведение WP.5 обзора существующих подходов и методологий к измерению экономической ценности международных транспортных коридоров 	<ul style="list-style-type: none"> • Определены конкретные мероприятия по содействию введению в действие коридоров • Проведение обзора

B. Транспорт и изменение климата

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Инициирование WP.5 процесса создания своей группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним • Работа группы экспертов над совершенствованием баз данных, содержащих климатические данные и данные по транспортным операциям и инфраструктуре • Расширение проводимого группой экспертов анализа климатических показателей для формирования более полного представления о будущих последствиях изменения климата и воздействия экстремальных погодных явлений для транспортных операций и инфраструктуры 	<ul style="list-style-type: none"> • Учреждение в 2020 году группы экспертов • Усовершенствование базы данных • Проведение анализа по новым климатическим показателям • Налаживание сбора информации и данных, накапливаемых в рамках национальных проектов, и начало проведения их анализа • Начало осуществления проекта по крайней мере в одной стране, стремящейся повысить качество анализа адаптации инфраструктуры к изменению климата

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Осуществление группой экспертов сбора и анализа информации и данных, накапливаемых в рамках национальных проектов по адаптации к изменению климата, направленных на выявление ключевых областей уязвимости отдельных объектов инфраструктуры, а также содействие реализации одного такого проекта в странах, стремящихся улучшить положение в этой области 	

С. Устойчивая городская мобильность

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Разработка WP.5 модели для оценки проблем в области городской мобильности • Разработка WP.5 руководства по внедрению или активизации осуществления концепции МКУ на городском уровне • Содействие WP.5 разработке генерального плана для велосипедного движения посредством подготовки модуля, посвященного вопросам инфраструктуры 	<ul style="list-style-type: none"> • Проект модели • Проект руководства • Модуль, посвященный вопросам инфраструктуры

Д. Данные о транспортной инфраструктуре

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Создание WP.5 Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры • Выявление Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры моделей, методологий, инструментов и оптимальной практики для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта • Разработка Группой экспертов терминологии, используемой для расчета затрат на инфраструктуру внутреннего транспорта 	<ul style="list-style-type: none"> • Размещение Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры на платформе ГИС ЕЭК • Подборка моделей, методологий и инструментов • Глоссарий терминов • Сбор и размещение данных на платформе ГИС ЕЭК

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> Сбор Группой экспертов данных для сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры 	

Е. Обзор и мониторинг возникающих вопросов и работы по достижению целей устойчивого развития

<i>Направление деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> Мониторинг WP.5 достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития Пропагандирование WP.5 показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта Выявление WP.5 возникающих вопросов в области внутреннего транспорта и их анализ 	<ul style="list-style-type: none"> Отслеживание тенденций Более широкое применение показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта Выявление по крайней мере одного нового вопроса и начало проведения его анализа

Ф. Безопасность на внутреннем транспорте

<i>Направления деятельности:</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> WP.5 как платформа для обмена информацией об угрозах и рисках на внутреннем транспорте и проведения необходимых совещаний 	<ul style="list-style-type: none"> Обеспечение эффективного обмена информацией