


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

 Тридцать третья сессия
 Женева, 7–9 сентября 2020 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–7	3
III. Рабочее совещание по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем (пункт 2 повестки дня)	8–14	4
IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)	15–31	5
A. Евро-азиатские транспортные связи	15–22	5
B. Проекты Трансевропейской автомагистрали и Трансевропейской железнодорожной магистрали	23–26	7
C. Трансевропейская транспортная сеть	27–28	7
D. Транспорт в Средиземноморском регионе	29	8
E. Прочие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей	30–31	8
V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)	32–34	8
A. Международная платформа по мониторингу транспортной инфраструктуры	32	8
B. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры	33–34	9
VI. Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)	35–36	9
A. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним	35	9
B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций	36	9



VII.	Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)	37–41	10
VIII.	Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня)	42–45	11
IX.	Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)	46–58	12
A.	Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта	46–51	12
B.	Тенденции и экономика транспорта в 2019–2020 годах	52	12
C.	Техническая помощь странам с переходной экономикой	53–56	13
1.	Техническая помощь регионального советника	53	13
2.	Показатели устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта	54–55	13
3.	Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	56	13
D.	Анализ статистики транспорта ЕЭК	57–58	13
X.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)	59–62	14
XI.	Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2021 и 2022 годах (пункт 10 повестки дня)	63	15
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)	64	15
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)	65	15
XIV.	Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня)	66–67	15

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провела свою тридцать третью сессию 7–9 сентября 2020 года. На совещании, которое проходило под председательством г-на П. де Вильдта (Нидерланды), присутствовали (в виртуальном и очном форматах) 144 делегата. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций: Австрии, Азербайджана, Армении, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Дании, Израиля, Италии, Казахстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Узбекистана, Финляндии, Франции и Хорватии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК присутствовали также представители Индии. Присутствовали также представители Европейского союза.

2. В сессии приняли участие следующие организации и специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: Международная организация труда (МОТ), Трансъевропейская автомагистраль (ТЕА), Трансъевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА ООН), Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРС ООН), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирная торговая организация (ВТО).

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации: Азиатский банк развития, Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Исламский банк развития, Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Постоянный комитет по торгово-экономическому сотрудничеству Управления по координации Организации исламского сотрудничества (КОМТЭС), Союз для Средиземноморья и Всемирная таможенная организация (ВТамО).

4. Были представлены также следующие неправительственные организации: Торгово-промышленная палата Сербии — Ассоциация по транспорту, Европейская федерация велосипедистов, Институт по вопросам безопасности и охраны при Бранденбургском университете прикладных наук, Международная ассоциация операторов городского электротранспорта, Международная ассоциация логистического бизнеса, Международный координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), «ОРИГОНЕ», «Реэнергия», «Россада инновэтив солшошнз», «Таксистоп взв.», «Трип конвердженс лтд.», Белградский университет и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/67

5. В соответствии с правилами процедуры Комиссии, WP.5 утвердила предварительную повестку дня своей тридцать третьей сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/67.

6. В начале сессии секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в связи с мерами по борьбе с распространением вируса COVID, кризисом ликвидности, а также ограничениями, обусловленными Стратегическим планом сохранения наследия (SHP), Отдел обслуживания конференций Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве может предоставлять только

сокращенные услуги, поэтому обслуживание будет обеспечиваться следующим образом:

- 7 сентября 2020 года (официальное заседание, в очном формате и с использованием платформы Interprefy, на трех рабочих языках ЕЭК с 10 ч 00 мин до 12 ч 00 мин и с 14 ч 00 мин до 16 ч 00 мин);
- 8 сентября 2020 года (официальное заседание, в очном формате и использованием платформы Interprefy, с 10 ч 00 мин до 12 ч 00 мин; затем неофициальное заседание (только на английском языке), в очном формате и в формате WebEx, 8 сентября 2020 года с 15 ч 00 мин до 18 ч 00 мин и 9 сентября 2020 года с 10 ч 00 мин до 12 ч 45 мин и с 14 ч 00 мин до 18 ч 00 мин).

7. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом, и выразила сожаление в связи с неполучением полного обслуживания.

III. Рабочее совещание по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1

8. В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее тридцать второй сессии, секретариат организовал 9 сентября 2020 года круглый стол с участием экспертов по проблеме экономического анализа трансформации городских транспортных систем. В рамках подготовки к этому совещанию экспертов в формате круглого стола секретариат весной 2020 года объявил об официальном приеме заявок с тезисами докладов, в том числе через Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и Комитет ЕЭК по городскому развитию, землепользованию и жилищному хозяйству. Заинтересованным сторонам, в том числе городским властям, специалистам по городскому и пространственному планированию, национальным экспертам министерств транспорта/мобильности, НПО и научным кругам было предложено направить резюме тематических исследований, посвященных анализу затрат и выгод транспортной политики, которая в настоящее время разрабатывается или внедряется в ряде городов различных размеров, с уделением особого внимания одной из трех категорий стратегий: «стратегии предотвращения», «стратегии перехода» и «стратегии улучшения» или их комбинациям (т. е. комплексным стратегиям). В рабочем совещании приняли участие докладчики, которые рассказали об отдельных тематических исследованиях, а также представители директивных органов и академических кругов из различных групп стран, включая Соединенные Штаты Америки, Бельгию, Италию, Новую Зеландию, Российскую Федерацию и Швейцарию.

9. В начале рабочего совещания секретариат представил «Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности». Данная публикация призвана помочь государствам-членам интегрировать цели в области транспорта, здравоохранения, поддержания качества жизни и охраны окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования. В ней содержатся многочисленные отсылки к тематическим исследованиям и передовой практике, а также примеры тех мер, которые принимаются городами, расположенными в регионе ЕЭК (и за его пределами); она освещает широкий круг тематических областей, в том числе следующие: будущее устойчивой городской мобильности; территориально-пространственное планирование как производная от устойчивой городской мобильности и доступности; планирование развития общественного транспорта как краеугольный камень устойчивой городской мобильности; активная мобильность и ее влияние на укрепление здоровья и защиту окружающей среды; потенциал интеллектуальных транспортных систем в городском контексте. Руководство было профинансировано правительством Российской Федерации и подготовлено при

координирующей роли WP.5 и Руководящего комитета ОПТОСОЗ. В публикации предложена методология планирования развития устойчивого городского транспорта, которая послужила методологической основой для проведения данного рабочего совещания. С Руководством можно ознакомиться на английском и русском языках на веб-сайте ЕЭК www.unece.org/trans/publications/trends-and-economics.html.

10. Участники рабочего совещания выделили городские транспортные системы в качестве одного из ключевых факторов, которые способствуют устойчивому развитию городов и обеспечивают городским жителям доступ к рабочим местам, образованию, здравоохранению и торговле, а также позволяют установить бесперебойные связи между различными рынками. Участники согласились с тем, что чем более эффективной и действенной является городская транспортная система (т. е. чем лучше она обеспечивает доступ к различным торговым точкам и достопримечательностям и чем более эффективно их связывает), тем больше открывается возможностей для развития городов и процветания их жителей.

11. Участники согласились с тем, что эффективный городской транспорт должен отвечать многочисленным и разнообразным требованиям, предъявляемым к мобильности в городских агломерациях, а именно:

- обеспечивать доступность различных точек по доступной цене за перевозку;
- сокращать до минимума время в пути между этими различными точками;
- интернализировать внешние негативные последствия работы транспортной системы, такие как загрязнение воздуха, уровень шума, дорожно-транспортные происшествия и прочие, в целях снижения негативного воздействия на благополучие граждан и качество их жизни при одновременном предоставлении максимально качественных услуг в условиях «ограниченности ресурсов».

12. Участники рабочего совещания признали, что организация эффективной и действенной городской транспортной системы является нелегкой задачей ввиду наличия множества взаимозависимых факторов, которые требуют комплексного междисциплинарного подхода, учитывающего вопросы пространственного и городского инфраструктурного планирования, социальной демографии и географии, а также потребностей в плане городского транзита и логистики.

13. Участники согласились с необходимостью продолжить изучение вопроса о разработке прочной эмпирической базы для разработки аналитической модели, которая помогала бы директивным органам оценивать пригодность мер политики в области перевозок каким-либо видом транспорта и/или комбинированных перевозок и принимать более обоснованные решения в будущем в целях трансформации своих городских транспортных систем.

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

IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)

A. Евро-азиатские транспортные связи

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2020/1, ECE/TRANS/WP.5/2020/2

15. На своей тридцать второй сессии WP.5 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. Секретариату было поручено

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.

16. В ответ на эту просьбу секретариат на основе консультаций с WP.24, SC1, SC.2, SC.3/WP.3¹ и WP.30² подготовил документ ECE/TRANS/WP.5/2020/1, в котором содержится сводный набор материалов, представленных соответствующими рабочими группами ЕЭК по вопросу введения в действие международных коридоров.

17. Рабочая группа приняла к сведению содержащиеся в этом документе предложения секретариата по повышению транспортной связности в регионе ЕЭК и укреплению связей с другими регионами и субрегионами. Рабочая группа решила продолжить рассмотрение вопросов, касающихся евро-азиатских и евро-африканских связей, в соответствии со своим мандатом и поручила секретариату изучить — эффективным с точки зрения затрат способом — возможности для приглашения дополнительных участников, представляющих правительства, частный сектор и научное сообщество, а также представителей других регионов, с тем чтобы они могли изложить свои соображения на следующей сессии WP.5. Рабочая группа выразила также заинтересованность в том, чтобы включить в повестку дня своей следующей сессии вопросы, касающиеся транспортных тенденций в контексте производственно-сбытовых цепочек, особенно в период после пандемии COVID, с уделением особого внимания потенциальным последствиям для транспортных коридоров.

18. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат представить на ее следующей сессии в 2021 году дополнительную подробную информацию о предложениях и замечаниях членов ЕЭК, касающихся введения в действие евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), в частности полученных от тех стран, которые наиболее затронуты теми или иными коридорами.

19. В этой связи секретариат отметил свою готовность организовать неофициальные консультации с правительствами и другими заинтересованными сторонами в преддверии тридцать четвертой сессии Рабочей группы.

20. На своей восьмьдесят первой пленарной сессии (19–22 февраля 2019 года, Женева) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) принял Стратегию на период до 2030 года. С принятием этой стратегии государства — члены ЕЭК и 96 других государств — членов Организации Объединенных Наций в качестве договаривающихся сторон правовых документов, относящихся к ведению ЕЭК, выработали концепцию превращения КВТ в платформу Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному обеспечению глобальных и региональных потребностей. На восьмьдесят первой сессии Комитет предложил также своим вспомогательным органам принять последующие меры по согласованию их работы со стратегией КВТ (ECE/TRANS/288, пункты 15 а) и с)). В ответ на эту просьбу WP.5 на своей тридцать второй сессии провела обзор своей деятельности и согласовала шесть основных направлений работы, включенных в ее долгосрочную программу работы на 2020–2030 годы.

21. В подготовленном секретариатом документе ECE/TRANS/WP.5/2020/2 содержится обзор синергизма между этой долгосрочной программой работы на 2020–2030 годы и приоритетными действиями в рамках стратегии, относящимися к четвертой задаче КВТ в качестве «платформы Организации Объединенных Наций по укреплению устойчивой региональной и межрегиональной связности внутреннего транспорта и мобильности». В этом документе подчеркивается, что, хотя деятельность Рабочей группы уже полностью согласуется с данной стратегией, Рабочая группа может предпринять дополнительные шаги для полной реализации четвертой роли КВТ по поддержке и повышению устойчивой региональной и межрегиональной связности. В связи с этим в документе предлагается, чтобы Рабочая группа могла бы ежегодно (или раз в два года) выступать в качестве организатора «межрегионального форума по

¹ Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

² Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом.

вопросам устойчивой связности» в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и другими заинтересованными организациями-партнерами.

22. Рабочая группа приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.5/2020/2, в котором подробно рассматривается ее роль в осуществлении стратегии КВТ. Рабочая группа согласилась с тем, что регулярный обмен информацией по вопросам межрегиональной связности — в соответствии с ее долгосрочными целями и мандатами — может быть полезен; вместе с тем Рабочая группа хотела бы провести консультации с Комитетом по внутреннему транспорту через посредство его Бюро для получения дальнейших рекомендаций о возможных путях продвижения вперед в этом направлении.

В. Проекты Трансевропейской автомагистрали и Трансевропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2020/3, ECE/TRANS/WP.5/2020/4

23. Управляющие проектов ТЕА и ТЕЖ проинформировали WP.5 о деятельности в связи с ТЕА и ТЕЖ, осуществлявшейся в отчетный период 2019–2020 годов, информация о которой содержится в документах ECE/TRANS/WP.5/2020/3 и ECE/TRANS/WP.5/2020/4.

24. Основная деятельность в связи с ТЕА касалась следующего: а) укрепления потенциала правительств стран — участниц ТЕА в части стратегий развития сети и стратегий финансирования; б) подготовки надлежащих целевых показателей и докладов на основе обсуждений, состоявшихся на рабочем совещании.

25. Основная деятельность в связи с ТЕЖ касалась следующего: а) подготовки годового доклада по магистральной сети ТЕЖ за 2020 год; б) организации двух исследований по вопросу о соответствии инфраструктуры стран ТЕЖ техническим параметрам, определенным в международных правовых документах и в рамках проекта ГИС (стратегия развития ТЕЖ на 2025 год).

26. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

С. Трансевропейская транспортная сеть

27. Представитель Европейской комиссии (ЕК) кратко проинформировал WP.5 о процессе оценки Трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т), который был начат весной 2019 года и проводился параллельно с пересмотром директивы Европейского союза об инфраструктуре, необходимой для перехода на альтернативные виды топлива, и директивы о железнодорожных грузовых коридорах. Этот процесс пересмотра опирается на объявленный в 2019 году «Европейский зеленый курс», который подтверждает жизненно важную роль сети ТЕС-Т в создании эффективных и декарбонизированных транспортных систем, а также на новую Стратегию Европейского союза по развитию мобильности, которая будет принята позднее в 2020 году. В рамках этого процесса проводятся широкие консультации, в том числе с более чем 600 заинтересованными сторонами в транспортном секторе (представителями европейских отраслевых ассоциаций, государственного сектора и гражданского общества). Предварительные результаты показывают следующее: а) необходимость совершенствования мер по планированию и внедрению, т. е. придания нового импульса работе по трансграничному сообщению и укрепления связности с периферийными регионами; и б) необходимость повышения качества инфраструктуры, т. е. модернизации/обновления отдельных элементов сети ТЕС-Т. Была также подчеркнута важность повышения устойчивости международных транспортных систем к чрезвычайным ситуациям/пандемиям, таким как пандемия вируса COVID-19, с учетом важнейшего значения транспортных систем для производственно-сбытовых цепочек и внутреннего рынка Европейского союза.

28. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

D. Транспорт в Средиземноморском регионе

Документация: неофициальный документ № 9

29. Центр транспортных исследований для Средиземноморья (СЕТМО) проинформировал WP.5 о деятельности СЕТМО за период после предыдущей сессии WP.5. Эта деятельность касалась пяти ключевых областей работы: а) обеспечения технической секретариатской поддержки для ГТМО 5+5; б) мониторинга евро-средиземноморского сотрудничества в области транспорта; в) сотрудничества с международными организациями; г) анализа работы транспортно-логистического сектора; и е) пополнения и поддержания работы статистической базы данных СЕТМО. Подробная информация об этих мероприятиях содержится в неофициальном документе № 9.

E. Прочие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей

30. Представитель ЕС подтвердил, что сеть ТЕС-Т остается открытой для связей, выходящих за пределы границ Европейского союза, и в качестве конкретного примера упомянул соглашение о расширении сети на территорию Западных Балкан и регионы Восточного партнерства. Представитель ЕС подчеркнул, что сотрудничество по линии ТЕС-Т с третьими странами включает также развитие сухопутных или сухопутно-морских связей с Азией и регионом Южного соседства и что планируется включить эти связи в пересмотренную сеть ТЕС-Т. В заключение он подчеркнул важность обеспечения сбалансированных импортно-экспортных потоков и бесперебойной мобильности вдоль транспортных коридоров, с тем чтобы добиться их устойчивости с экономической, финансовой, экологической и социальной точек зрения.

31. WP.5 приняла к сведению представленную информацию.

V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)

A. Международная платформа по мониторингу транспортной инфраструктуры

32. Секретариат сообщил о прогрессе в развертывании работы — под руководством ЕЭК — международной платформы по мониторингу транспортной инфраструктуры, в рамках проекта по повышению связности региональной транспортной инфраструктуры посредством создания географической информационной системы совместно с Организацией экономического сотрудничества и Исламским банком развития. Рабочая группа приветствовала обновленную информацию о работе секретариата по созданию — на базе Географической информационной системы (ГИС) — международной платформы по мониторингу транспортной инфраструктуры в рамках проекта, финансируемого по линии Исламского банка развития. В частности, Рабочая группа положительно оценила представленную информацию о различных функциональных возможностях этой платформы, которые она предложит различным категориям пользователей (т. е. правительствам, международным финансовым учреждениям и региональным организациям экономической интеграции), а также о дальнейших шагах по обеспечению ее полноценного функционирования. Рабочая группа просила секретариат подготовить к ее тридцать четвертой сессии рабочий документ, содержащий информацию об используемых методах и источниках данных; способах предоставления и регулярного обновления данных; механизмах защиты данных, которые планируется использовать; а также более подробное описание роли и обязанностей всех сторон, участвующих в процессе создания и поддержания работы данной платформы.

В. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2020/5, ECE/TRANS/WP.5/2020/6, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.2, ECE/TRANS/WP.5/2020/7, ECE/TRANS/WP.5/2020/8, ECE/TRANS/WP.5/2020/9, неофициальный документ № 2, неофициальный документ № 3, неофициальный документ № 4

33. Рабочая группа приветствовала и одобрила доклад Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, представленный Председателем и членами Группы, и приняла к сведению проблемы, с которыми сталкивается Группа, в связи с количеством и качеством данных, а также задержки в сборе данных по отдельным видам, таким как интермодальные терминалы, внутренние водные пути и порты.

34. Рабочая группа признала, что доклад и в особенности те его части, которые касаются расходов на инфраструктуру автомобильного и железнодорожного транспорта, дают полезный обзор ситуации, и в связи с этим одобрила предложение Группы продлить ее мандат на один год, с тем чтобы она могла продолжить и активизировать свои усилия по сбору данных по всем видам транспорта. В течение этого годовичного периода продления Группа экспертов сосредоточит внимание на следующей задаче, определенной в ее круге ведения: «собирать — в большем объеме и по более широкой группе стран — более качественные данные о стоимости строительства инфраструктуры всех видов их внутреннего транспорта, что позволит подготовить более насыщенный данными заключительный доклад к тридцать четвертой сессии WP.5 в сентябре 2021 года». Представитель Турции, — которая выступала в качестве одной из ведущих стран в работе Группы экспертов, — предложил, чтобы в течение этого годовичного периода продления внимание уделялось также сопоставительному анализу расходов на техническое обслуживание и эксплуатацию транспортной инфраструктуры и чтобы Группа по возможности рассмотрела этот вопрос на своей предстоящей первой сессии в рамках своего продленного мандата.

VI. Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)

А. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию, касающуюся учреждения Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним и о ее первом запланированном совещании.

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

36. Из-за нехватки времени секретариат ЕЭК не смог представить обновленную информацию о деятельности, связанной с инструментом «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS).

VII. Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 5

37. В ходе рассмотрения этого пункта повестки дня был проведен круглый стол по интеллектуальным транспортным системам и кибербезопасности, приуроченный к серии мероприятий, которые организуются совместно Отделом по устойчивому транспорту ЕЭК — в рамках его ежегодного Дискуссионного форума по безопасности на внутреннем транспорте — и Бюро координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ (БКЭЭД). Докладчики и участники дискуссии признали, что функциональные возможности транспортных систем, которые становятся все более цифровизированными, взаимосвязанными и автоматизированными, создают целый ряд новых рисков и угроз для безопасности интеллектуальных транспортных систем. С основными докладами выступили представители целого ряда организаций, включая Европейское агентство по кибербезопасности (ЕНИСА), Министерство транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Институт по вопросам безопасности и охраны (ИБО) при Бранденбургском университете (Германия) и компанию «Маккинзи энд кампани» (McKinsey & Company); докладчики пролили свет на трансформацию, которая происходит с сектором автомобилестроения, и готовность последнего противостоять различным типам киберугроз. Был дан обзор работы, которая была проделана Всемирным форумом ЕЭК для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и неофициальной рабочей группой GRVA по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи в области дорожных транспортных средств за период после принятия Руководящих положений по кибербезопасности и защите данных (2016 год) и новых Правил № 155 ООН, касающихся кибербезопасности (июнь 2020 года).

38. Участники согласились с тем, что ввиду имеющихся сложностей при работе над вопросами кибербезопасности необходимо принимать во внимание следующие аспекты:

- в силу характера кибербезопасности как таковой правила в этой сфере в основном базируются на принципе снижения (или смягчения) риска, а не его устранения;
- меры должны не только касаться конструкции изделий, но и учитывать соответствующие процессы и действия людей; таким образом, при оценке рисков следует учитывать как риски, имеющие отношение к конструкции транспортных средств, так и более широкие, внешние риски, например риски, связанные с интеллектуальными транспортными системами;
- по мере того как транспортные средства становятся более автоматизированными и все больше зависят от внешних источников данных и линий связи, безопасность этих внешних факторов будет иметь столь же важное значение, как и безопасность самого транспортного средства; поэтому транспортные средства должны проектироваться (и обслуживаться) с учетом их зависимости от указанных внешних факторов, а также способов снижения связанных с этими факторами рисков;
- лица, ответственные за разработку интеллектуальных транспортных систем, должны исходить из необходимости обеспечения безопасности абсолютно всех элементов этих систем, а также учитывать последствия для безопасности и функционирования транспортных средств, которые являются пользователями этих систем.

39. Участники признали ценность разрабатываемых WP.29 правил, которые призваны служить руководящими указаниями для транспортной отрасли, с тем чтобы она вносила свой вклад в обеспечение кибербезопасности. Вместе с тем была отмечена также важная роль действий самих государств в этой области. Участники согласились с тем, что создание комплекса обязательных норм кибербезопасности потребует активного межправительственного диалога и политической воли, а также общего

понимания существующих проблем, действий и векторов угроз и готовности к поиску соглашения о модели деятельности в области киберзащиты на внутреннем транспорте.

40. Со всеми сообщениями, сделанными в ходе рабочего совещания, включая записку с концепцией круглого стола, можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/areas-of-work/trends-and-economics/activities/working-party-on-transport-trends-and-economics-wp5/events/round-table-on-intelligent-transport-systems-and-cyber-security.html.

41. Рабочая группа приветствовала плодотворный и широкий обмен информацией в области интеллектуальных транспортных систем и кибербезопасности, который состоялся в ходе этого совещания экспертов в формате круглого стола.

VIII. Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 6

42. Рабочая группа приветствовала организацию рабочего совещания по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем, проведенного под ее эгидой 9 сентября 2020 года (см. пункт 2 повестки дня). Она выразила заинтересованность в организации — в рамках своей тридцать четвертой сессии — тематического обсуждения по вопросу об экологически чистом городском транспорте. В соответствии с решением КБТ (ECE/TRANS/294, пункт 42) Рабочая группа поручила секретариату продолжать усилия по поиску синергизма с деятельностью Комитетом по городскому развитию, жилищному хозяйству и землепользованию.

43. Рабочая группа приняла к сведению информацию о подготовке первого проекта модуля по велосипедному движению, содержащегося в неофициальном документе № 6. Она также признала тот факт, что разработка модуля по велосипедному движению требует поступления данных об инфраструктуре для велосипедного движения из гораздо большего количества стран ЕЭК. Она положительно оценила наличие проектов определений для различных видов велосипедной инфраструктуры.

44. Рабочая группа просила секретариат наладить более тесное сотрудничество с секретариатом ОПТОСОЗ, с тем чтобы инициировать обсуждение в рамках Руководящего комитета ОПТОСОЗ модуля по велосипедной инфраструктуре, и, возможно, обратиться к Комитету с просьбой о том, чтобы Партнерство оказало также поддержку текущим усилиям по сбору данных, опираясь на работу, уже проделанную Партнерством в том, что касается Генерального плана по развитию велосипедного движения.

45. Рабочая группа настоятельно призвала страны ЕЭК сотрудничать с секретариатом и его партнерами в деле поддержки процесса сбора данных о национальных велосипедных маршрутах. Она поручила секретариату, при условии принятия общего решения с Руководящим комитетом ОПТОСОЗ, подготовить проект модуля по инфраструктуре к ее следующей сессии в качестве официального документа с уделением особого внимания национальным сетям, а также соображениям в контексте разработки общеевропейского модуля по велосипедной инфраструктуре при условии наличия данных из стран ЕЭК.

IX. Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)

A. Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2020/10, неофициальный документ № 7

46. В контексте просьбы Комитета по внутреннему транспорту, высказанной на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/294/Add.1, пункт 14), Рабочая группа приветствовала проведенное секретариатом исследование в отношении положений в уже существующих рамках и новых областей работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии.

47. В частности, Рабочая группа высоко оценила оперативное учреждение секретариатом междисциплинарной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вспышкой вируса COVID-19, которая провела два совещания 9 июня 2020 года и 8 сентября 2020 года соответственно.

48. Рабочая группа согласилась с тем, что эта междисциплинарная группа представляет собой уникальную и многостороннюю платформу для проведения обсуждений между должностными лицами, представляющими министерства транспорта и здравоохранения, таможенные службы и службы пограничного контроля из стран региона ЕЭК и стран за его пределами, а также международные организации, такие как ВОЗ и ВТамО, в целях обмена мнениями о действиях, направленных на повышение устойчивости и готовности внутреннего транспорта к будущим пандемиям и/или чрезвычайным ситуациям международного масштаба.

49. Рабочая группа положительно оценила документ ECE/TRANS/WP.5/2020/10, подготовленный секретариатом. Она согласилась с тем, что работа этой междисциплинарной группы должна быть продолжена под ее эгидой. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату включить в документ ECE/TRANS/WP.5/2020/10 дополнительную информацию от правительств и/или партнерских организаций. Такую информацию необходимо направить секретариату до конца сентября 2020 года. Затем этот доработанный документ следует представить Комитету по внутреннему транспорту, через посредство его Бюро, для обсуждения и возможного одобрения соответствующих мер на его восемьдесят третьей сессии.

50. В частности, Рабочая группа хотела бы рекомендовать Комитету по внутреннему транспорту рассмотреть вопрос о том, чтобы поручить соответствующим рабочим группам провести стресс-тесты в контексте пандемии ряда правовых документов ЕЭК, имеющих отношение к международным перевозкам и облегчению процедур пересечения границ (в частности конвенций и процедур МДП/eTIR, КДПГ/eCMR и Конвенции о согласовании).

51. Рабочая группа рекомендовала продолжить сотрудничество по линии инициативы ОПТОСОЗ, нацеленной на обеспечение более экологически чистой, здоровой и устойчивой мобильности в период после пандемии COVID-19. Рабочая группа просила также секретариат изучить возможности для подготовки документа с обобщением опыта транспортных органов в регионе ЕЭК и за его пределами в том, что касается реагирования на кризис, вызванный пандемией COVID-19.

B. Тенденции и экономика транспорта в 2019–2020 годах

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

С. Техническая помощь странам с переходной экономикой

1. Техническая помощь регионального советника

53. 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). Была представлена дополнительная информация о Плане действий КВТ по укреплению потенциала и соответствующем первоначальном опыте и планах на будущее. WP.5 приняла к сведению представленную информацию. Она просила Регионального советника представить на следующей сессии доклад об изменениях в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой.

2. Показатели устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта

54. Секретариат представил информацию о текущей реализации проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН, по разработке набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (SITCIN). Особое внимание было уделено вопросу о том, каким образом показатели SITCIN могут помочь странам в процессе оценки достижения целей в области устойчивого развития, а также осуществления их обязательств по Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Национальный консультант по показателям SITCIN для Сербии (одной из пяти пилотных стран) поделился своим опытом реализации данного проекта с точки зрения одной из стран-бенефициаров. Более подробную информацию о проекте SITCIN можно найти по адресу www.unece.org/trans/main/wp5/special_project_development_of_sustainable_inland_transport_connectivity_indicators.html.

55. Рабочая группа приветствовала представленную секретариатом информацию о ходе реализации проекта SITCIN. Рабочая группа просила секретариат представить официальный документ по проекту SITCIN, по возможности на следующей сессии, при том условии, что проект может быть завершён к середине 2021 года. Этот документ должен содержать, в частности, информацию о целях, задачах, области применения, правовой базе и механизме внедрения показателей SITCIN.

3. Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Документация: неофициальный документ № 8

56. Представитель КВПНРС ООН представила обзор прогресса, достигнутого в осуществлении Венской программы действий ООН для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и перечислила ряд мероприятий, совместно осуществляемых ее Канцелией и Отделом устойчивого транспорта ЕЭК, в частности проведение Евро-азиатского регионального обзора Венской программы действий (ВПД) (Бангкок, февраль 2019 года), а также параллельного мероприятия на тему «Модернизация процесса транзита: возможности, которые открывает МДП», которое было организовано совместно с МСАТ и ВТамО на полях проводившегося на высоком уровне среднесрочного обзора ВПД (Нью-Йорк, декабрь 2019 года). Секретариат подтвердил свою приверженность делу оказания дальнейшей поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), в том числе в рамках «дорожной карты» ускоренного осуществления Венской программы действий, недавно принятой в ходе виртуальных совещаний, проходивших на полях сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

D. Анализ статистики транспорта ЕЭК

Документация: неофициальный документ № 8

57. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта представил обновленную информацию о работе группы, в том числе о подготовке данных, касающихся последствий пандемии COVID-19, для транспортной отрасли (данные говорят о

рекордном улучшении показателей качества воздуха, выбросов CO₂, шума и безопасности дорожного движения во время кризиса, а также о снижении спроса на услуги общественного транспорта и росте использования автомобилей после кризиса). Кроме того, он представил результаты текущего мониторинга достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом, и рассказал о недавно собранных статистических данных о пассажиропотоках трамвайных линий и метро — видах транспорта, которые играют важнейшую роль в обеспечении городской мобильности.

58. WP.5 поблагодарила за представленную информацию.

Х. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/294, неофициальный документ № 4 Бюро КВТ (июль 2020 года), неофициальный документ № 10

59. Рабочая группа рассмотрела представленную секретариатом информацию, касающуюся положения дел с осуществлением Стратегии КВТ на период до 2030 года и дальнейших шагов по ее реализации; эта информация изложена в неофициальном документе № 4 Бюро КВТ. Этот документ был представлен секретариатом в соответствии с просьбой Бюро КВТ, которое запросило мнения рабочих групп в отношении предлагаемых последующих шагов по осуществлению стратегии.

60. Рабочая группа отметила, что в пункте 5.22 этого документа признается ее роль в области развития межрегиональной связности внутреннего транспорта и межрегиональных транспортных коридоров — в полном соответствии с ее мандатом и программой работы. Кроме того, Рабочая группа приняла также к сведению предложение о том, чтобы она служила платформой по поощрению межрегиональных перевозок, проводя под своей эгидой ежегодно или раз в два года межрегиональные форумы по транспортной связности. Рабочая группа вновь заявила, что она считает целесообразным запросить на этот счет мнение Комитета по внутреннему транспорту через посредство его Бюро.

61. Рабочая группа отметила также, что из пункта 5.23 упомянутого документа следует, что интермодальные пассажирские перевозки якобы не охватываются программой работы ни одной из рабочих групп. Рабочая группа высказала мнение, что интермодальные пассажирские перевозки на городском уровне охватываются в ее программе работы в рамках тематического кластера по устойчивой городской мобильности. В этой связи Рабочая группа сочла нецелесообразным создавать группу экспертов по интермодальным пассажирским перевозкам. Интермодальные пассажирские перевозки на других уровнях, помимо городского, также могли бы охватываться деятельностью Рабочей группы — в случае согласования Комитетом по внутреннему транспорту.

62. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств подготовил комплекс проектов изменений к «дорожной карте» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам (неофициальный документ № 10). Процесс пересмотра «дорожной карты» ЕЭК по ИТС был начат в соответствии с решением 18 КВТ, принятым на его восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года, а также ввиду важности интеллектуальных транспортных систем в свете глобальных мегатенденций и технического прогресса. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат рабочей группы по ИТС проведет по этому вопросу дополнительные консультации с другими рабочими группами и вспомогательными органами и что правительства смогут представить свои замечания, в частности с помощью онлайн-коммуникационных инструментов.

XI. Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2021 и 2022 годах (пункт 10 повестки дня)

63. Рабочая группа избрала г-жу Э. де Вит (Нидерланды) Председателем, а г-на С. Андреева (Российская Федерация) — заместителем Председателя для своих сессий в 2021 и 2022 годах. Рабочая группа поблагодарила г-на П. де Вильдта за проделанную им прекрасную работу.

XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

64. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

XIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)

65. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее тридцать четвертую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 13–15 сентября 2021 года.

XIV. Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня)

66. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в соответствии со специальными процедурами, введенными в действие Исполнительным комитетом Европейской экономической комиссии 20 мая 2020 года в отношении «Порядка ведения деятельности удаленно вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН для в период пандемии COVID-19»³, рекомендации в отношении решений будут представлены по процедуре «отсутствия возражений» не ранее чем через 72 часа после проведения сессии на трех рабочих языках ЕЭК в соответствии с правилом 44 круга ведения и правилами процедуры ЕЭК, содержащимися в документе E/ECE/778/Rev.5.

67. Рабочая группа поручила секретариату в сотрудничестве с Председателем доработать доклад о работе сессии после принятия рекомендаций в отношении решений.

³ www.unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_3_ECE_EX_2020_18_ITC_sp._procedures.pdf.