



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Восемьдесят пятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 7 g) предварительной повестки дня

#### **Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера:**

#### **Аналитическая работа в области транспорта**

### **Аналитическая работа Отдела устойчивого транспорта**

#### **Записка секретариата**

#### *Резюме*

В настоящей записке содержится краткое изложение работы, проделанной в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая выполняет функции аналитического центра Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по вопросам транспорта. В ней также представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в 2022 году. Эта работа включала в себя подготовку публикаций по конкретным вопросам в области транспорта, аналитическую работу, проводимую специальными группами экспертов и междисциплинарными целевыми группами, подготовку аналитических документов в поддержку мероприятий, связанных с транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, рабочие совещания по наращиванию потенциала, а также создание комитета по управлению координацией транспортных коридоров.

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



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



Источник: Depositphotos 2022.

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) является межрегиональным форумом для обмена опытом и идеями, в частности по проблемам, связанным с устойчивым развитием внутренних транспортных систем. Мандат Группы позволяет ей играть в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) уникальную роль аналитического центра по вопросам транспорта.
2. В соответствии с просьбой восемьдесят первой сессии КВТ к своим вспомогательным органам принять последующие меры по согласованию их работы со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/288, пункты 15 а) и с)) мандаты и программа работы WP.5 были полностью согласованы с приоритетными действиями в рамках Стратегии, относящейся к четвертой задаче КВТ в качестве «платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте».
3. Учитывая свою прошлую деятельность и принимая во внимание Стратегию КВТ на период до 2030 года, WP.5 на своей тридцать второй сессии в 2019 году согласовала шесть основных направлений работы и долгосрочную программу работы (2020–2030 годы), на основе которых и была определена структура настоящего документа:
  - a) развитие транспортных сетей и/или связей;
  - b) транспорт и изменение климата;
  - c) устойчивая городская мобильность;
  - d) данные о транспортной инфраструктуре;
  - e) обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения Целей устойчивого развития; и
  - f) безопасность на внутреннем транспорте.

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

### A. Развитие транспортных сетей и/или связей

#### Введение в действие евро-азиатских транспортных связей



4. 6 сентября 2022 года по случаю тридцать пятой ежегодной сессии WP.5 секретариат ЕЭК совместно с секретариатом Организации экономического сотрудничества (ОЭС) провел специальный круглый стол с участием экспертов для обсуждения имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора «Алматы — Стамбул», в том числе наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах данных коридоров, а также эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту.

5. В круглом столе приняли участие высокопоставленные представители железнодорожных, транспортных и таможенных служб из следующих стран обоих коридоров: Азербайджана, Грузии, Исламской Республики Иран, Казахстана, Турции и Узбекистана. На основе подготовленного секретариатом документа ECE/TRANS/WP.5/2022/1 итогом работы круглого стола стало составление первоочередного списка действий, которые необходимо предпринять в отношении согласования существующих тарифов, услуг и графиков движения, а также уже составленного перечня физических/нефизических проблем и узких мест. Этот документ содержит данные и информацию по конкретным коридорам, собранные через сеть национальных железнодорожных, транспортных и таможенных координационных центров, и представляет собой обзор развития торговли и транспорта между Европой и Азией и их влияния на транскаспийский коридор и коридор «Алматы — Стамбул». В нем также приводится краткий анализ логистической эффективности обоих коридоров и оценка пропускной способности железных дорог на уровне отдельных стран.



*Источник: Depositphotos 2022.*

6. Круглый стол с участием экспертов был разделен на две интерактивные тематические дискуссии. Группа I сосредоточилась на определении конкретных следующих шагов по разработке достоверных графиков движения поездов и тарифов в масштабах всего коридора. Дискуссии проходили вокруг ряда ориентировочных вопросов, по которым участникам было предложено обменяться мнениями, с тем чтобы, в частности, определить:

а) ключевые факторы, которые замедляют движение железнодорожных грузов по обоим коридорам, в том числе на национальном, двустороннем и/или международном уровнях, т. е. из-за:

- i) недостатков инфраструктуры и/или подвижного состава;
- ii) наличия операционных ограничений (например, перевозки только в ночное время; приоритет пассажирских поездов над грузовыми, отсутствие подъездных путей и т. д.);
- iii) недостаточного качества коммуникационных технологий и подключения к Интернету;
- iv) неэффективности системы пересечения границ/перевалки грузов;
- v) отсутствия согласованных оперативных стандартов или процедур и технических стандартов совместимости;

б) причины сохраняющихся расхождений в стоимости грузовых железнодорожных перевозок между отдельными странами по одному и тому же коридору или его сегменту;

с) пути активизации использования существующей пропускной способности сети для железнодорожных операций на обоих коридорах;

д) ключевые факторы, препятствующие введению фиксированного графика и тарифов в масштабах всего коридора;

е) возможности повышения доверия рынка к обсуждаемым услугам, предоставляемым коридором.

7. Группа II рассмотрела конкретные дальнейшие шаги на пути к обеспечению эффективной и согласованной работы пунктов пересечения границ и таможенных служб по маршруту. Дискуссии проходили вокруг ряда ориентировочных вопросов, по которым участникам было предложено обменяться мнениями с целью выявления основных «узких мест» на пограничных железнодорожных станциях в грузовом сообщении или в пунктах перевалки международного значения, а также применяемых решений.

8. В этой связи участники провели обзор следующих аспектов:

- наличие или отсутствие механизмов обмена информацией/делегирования полномочий между различными контрольными органами как внутри страны, так и на двусторонней основе;
- использование электронных транспортных и таможенных документов в трансграничных железнодорожных грузовых перевозках;
- использование новых технологий и неинтрузивных методов контроля;
- наличие совместных пунктов пограничного контроля, в которых должностные лица из различных ведомств с обеих сторон границы проводят инспекции совместно;
- уровни введения специальных мер, связанных с транзитом железнодорожным грузом, например, на основе предварительной информации из страны происхождения и/или назначения, а также наличие мер по упрощению пересечения границ, предназначенных специально для маршрутных контейнерных поездов;
- использование электронных информационных систем для обмена информацией; электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами; стандартизация и согласование требований к данным; механизм/система «единого окна» для железнодорожного транспорта и т. д.

9. Участники круглого стола поблагодарили секретариаты ЕЭК и ОЭС за организацию круглого стола и выразили заинтересованность в продолжении подобных предметных дискуссий на регулярной основе в рамках недавно созданного комитета

по координации коридоров. Было подчеркнуто, что такие усилия, предпринимаемые при содействии ЕЭК и ОЭС под эгидой WP.5, должны быть направлены на: а) создание платформы для более тесной координации и объединения усилий на уровне всего коридора; б) более эффективное устранение остающихся технических препятствий; и с) увеличение объемов железнодорожных грузоперевозок и более эффективное использование имеющейся пропускной способности обоих коридоров. Председатель и секретариат выразили готовность создать такой комитет и продолжить проведение ориентированных на результат консультаций с правительствами участвующих стран, а также региональными операторами частного сектора.

10. WP.5 с удовлетворением отметила предметные дискуссии, состоявшиеся на круглом столе, организованном секретариатами ЕЭК и ОЭС с целью обсуждения имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора «Алматы — Стамбул». Она приветствовала просьбу участвующих железнодорожных компаний и таможенных администраций стран обоих коридоров о создании координационного комитета, который будет периодически собираться в формате Группы друзей Председателя WP.5 при участии секретариата ОЭС для обмена мнениями и информацией, в частности по следующим вопросам: остающиеся вопросы технической совместимости, установление единого графика и тарифов для обоих коридоров; разработка маркетингового плана для коридора, который мог бы послужить основой для повышения интереса со стороны операторов частного сектора и экспедиторов, а также для активизации усилий по цифровизации транспортных и таможенных документов. WP.5 просила соответствующие страны и секретариат подготовить доклад, содержащий обновленную информацию, до начала ее ежегодной сессии в сентябре 2023 года.

11. Во исполнение вышеуказанного решения 16 декабря 2022 года секретариаты ЕЭК и ОЭС провели первое совещание учрежденного недавно Координационного комитета ОЭС/ЕЭК ООН по транскаспийскому коридору и коридору «Алматы — Стамбул», которое прошло в гибридном формате при активном участии Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и ее национальных ассоциаций со всего региона. Участники внесли свой вклад в разработку плана работы по конкретным коридорам и маркетинговой стратегии. Дальнейшие совещания Координационного комитета состоятся в 2023 году.

## **В. Транспорт и изменение климата**

### **1. Усилия по адаптации к изменению климата на внутреннем транспорте**

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

13. В течение 2022 года Группа экспертов продолжила обсуждение пороговых значений погодных явлений, которые необходимо проанализировать на предмет изменения этих пороговых значений, особенно температуры и осадков, а также порывов ветра, с тем чтобы помочь специалистам транспортного сектора понять, требуется ли менять стандарты транспортной инфраструктуры. Группа решила разработать рамки для стресс-тестирования транспортных активов на их подверженность опасности изменения климата, а также руководство по оценке критичности состояния сетей и приступила к их разработке. Она также начала работу над руководством по средствам адаптации в транспортном секторе. Группа продолжила работать над повышением осведомленности о срочной необходимости адаптации транспорта к изменению климата. В связи с этим началась подготовка к рабочему совещанию для всех стран Средиземноморского региона, которое должно

состояться во втором квартале 2023 года. Это рабочее совещание будет проведено в сотрудничестве с ЭСКЗА, Францией и другими партнерами.

#### Карта I

#### Сеть водных путей категории E и максимальное количество осадков за средний пятидневный период



#### Карта II

#### Железнодорожная сеть категории E и количество дней в году, когда суточное количество осадков превышает 20 мм



## 2. Усилия по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте

14. В соответствии с просьбой КВТ, высказанной на его восемьдесят четвертой сессии, WP.5 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/2022/5 под названием «Ускорение мер по смягчению последствий изменения климата в секторе внутреннего транспорта: уроки, извлеченные из опыта авиационного и морского секторов», подготовленный Бирмингемским университетом. В этом документе представлен всеобъемлющий обзор усилий, предпринимаемых секторами авиационного и морского транспорта для снижения своего экологического следа, а также дается ряд рекомендаций по повышению роли Комитета и его вспомогательных органов в этой области. Документ ECE/TRANS/WP.5/2022/5 впоследствии был представлен в качестве аналитического вклада WP.5 в документ ECE/TRANS/2023/21 под названием «Смягчение последствий изменения климата на внутреннем транспорте в переломный

момент: дальнейшие действия», переданный на рассмотрение на восемьдесят пятой сессии КВТ.

## **С. Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт**

### **1. Межрегиональное рабочее совещание по электрификации городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования**

15. В соответствии с просьбой тридцать четвертой сессии WP.5, предложившей секретариату продолжать проведение и содействие организации межрегиональных транспортных консультаций по целевым темам, представляющим интерес, 5 сентября 2022 года состоялось межрегиональное рабочее совещание по теме «Электрификация городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования» в рамках направления работы WP.5 «Устойчивая городская мобильность, общественный транспорт и велосипедное движение». Со стороны ЕЭК рабочее совещание было совместно организовано Отделом устойчивого транспорта, Отделом устойчивой энергетики и Секцией по вопросам развития городов, жилищного хозяйства и управления земельными ресурсами. Организаторами рабочего совещания выступили все пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций: ЭСКАТО, ЕЭК, ЭКЛАК, ЭКА и ЭСКЗА.



*Источник: Depositphotos 2022.*

16. Рабочее совещание обеспечило комплексную платформу для представителей городских властей и городских транспортных ведомств, электросетевых компаний, а также специалистов по территориально-пространственному планированию, экспертов уровня министерств транспорта/мобильности, представителей НПО и научных кругов со всего мира для обмена мнениями о тенденциях, возможностях и проблемах в области электрификации дорожных транспортных средств на городском, пригородном и региональном уровнях. Участники обсудили также политические и инфраструктурные потребности, которые эти аспекты создают для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования, в том числе в городской среде.

17. Участники рабочего совещания согласились с высокой актуальностью ряда смежных аспектов, включая:

а) необходимость более глубокого понимания электромобильности дорожных транспортных средств и ее последствий с точки зрения электросети и взаимодействия с ней;

б) значительную роль разработки надежной нормативно-правовой базы, касающейся электромобильности дорожных транспортных средств, в сочетании с эффективной реализацией средне- и долгосрочных стратегий, политики и практики,

направленных на ускорение перехода к электромобильности в секторе дорожного транспорта, в частности в городских и пригородных условиях;

с) важность адаптации существующей транспортной инфраструктуры и подходов к территориально-пространственному планированию в свете возникающих требований электромобильности. В связи с этим было достигнуто согласие относительно важности внедрения в городах и регионах новых типов «умных» решений по организации зарядки электромобилей (ЭМ) для частных транспортных средств и общественного транспорта (включая, в частности: беспроводную зарядку электромобилей/индуктивную зарядку; выдвигные зарядные станции, встроенные в тротуары; инновационное использование существующей придорожной инфраструктуры, «зарядка на ходу» и т. д.);

d) необходимость также рассмотреть решения и требования в области электромобильности для городских и междугородных грузовых автомобильных перевозок, в том числе для коммерческих электромобилей, электромобилей малой грузоподъемности (ЭММГ) и электромобилей большой грузоподъемности (ЭМБГ) и инфраструктуры для их зарядки. В отношении последнего участники согласились с тем, что региональные центры комплектования грузов могут сыграть определяющую роль в обеспечении доступа к электрификации городского и междугороднего грузового транспорта;

e) важность продолжения работы над нормативными инструментами для стандартизированной связи между зарядной инфраструктурой и транспортными средствами и стандартами оборудования системы электроснабжения электромобиля (СЭСЭМ) (де-юре) и другими соответствующими стандартами и/или протоколами.

18. WP.5 приветствовала проведенные межрегиональные консультации по вопросам электрификации городской мобильности и предложила секретариату продолжать проведение и содействие организации таких консультаций по целевым темам, представляющим межрегиональный интерес, по возможности в сотрудничестве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также другими региональными/межрегиональными организациями и соответствующими проектами. С ходом проведения рабочего совещания, выступлениями и всеми материалами рабочего совещания можно ознакомиться по URL <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

## 2. Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры

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

20. В июне и ноябре 2022 года Группа провела свои первые два совещания и приступила к работе над проектом руководства по обозначению национальной велосипедной сети. В этом руководстве будут содержаться и разъясняться рекомендуемые шаги по обозначению национальных велосипедных сетей, которые могут быть выполнены странами, не имеющими ни действующей процедуры, ни опыта в обозначении велосипедных сетей. В связи с этим Группа также начала разработку документа для обсуждения различных параметров и категорий пользователей велосипедных маршрутов (например, дети или опытные велосипедисты). Группа занимается также подготовкой предложений по пересмотру ряда определений, в том числе: i) определения понятия «велосипед» с учетом новых типов велосипедов, включая, в частности, электровелосипеды, скоростные электровелосипеды или грузовые велосипеды; и ii) положений о разметке для велосипедистов, в частности о



разметке для предварительного выбора полос движения и стрелочной разметке, а также положений о сигналах светофора для велосипедистов, включенных в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и связанные с ней документы, с тем чтобы понять, следует ли упорядочить или обновить эти положения. Кроме того, Группа работала над созданием общих определений для различных типов велосипедной инфраструктуры, включая разработку определений для таких типов инфраструктуры, как, например, велоулица, улица со встречным велосипедным движением, велосипедный переезд, буферная зона для велосипедистов, велосипедная трасса, рекомендуемая для велосипедистов полоса движения, велосипедная парковка и так далее.

21. При работе над определениями Группа экспертов изучает практику различных государств — членов ЕЭК. Примеры световых сигналов для пешеходов и велосипедистов, а также дорожных знаков и разметки для обозначения выбора разных полос движения для разных групп пользователей показаны на рисунках 1–3 ниже.

Рис. 1

**Общие сигналы светофора для пешеходов и велосипедистов. Слева направо: Бельгия, Венгрия, Польша и Испания**



*Источник: Александр Бучиньски/ЕСФ.*

Рис. 2

**Пример выбора разных полос для разных групп пользователей: автобусам разрешено двигаться прямо с правоповоротной полосы, так как после перекрестка начинается автобусно-велосипедная полоса движения**



*Источник: Александр Бучиньски.*

Рис. 3

**Пример правоповоротной полосы, где велосипедистам разрешено двигаться прямо, поскольку после перекрестка начинается велосипедная полоса движения. Будапешт, Венгрия**



*Источник: Александр Бучиньски.*

## **D. Данные о транспортной инфраструктуре**

### **1. Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры**



*Источник: Рекламные материалы ИБР/ЕЭК.*

22. 6 сентября 2022 года в Женеве секретариат ЕЭК совместно с секретариатами ЭСКЗА, Исламского банка развития (ИБР), ОЭС и Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) провел инаугурационное совещание, посвященное открытию Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) на базе географической информационной системы (ГИС), которое было приурочено к тридцать пятой ежегодной сессии WP.5. По этому случаю секретариат провел в режиме реального времени демонстрацию различных функциональных возможностей МОМТИ.

23. WP.5 высоко оценила инаугурационное совещание, посвященное Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры, приветствовала завершение работы над этой платформой после нескольких лет совместных усилий ЕЭК, ИБР, ЭСКЗА, СЕТМО и ОЭС и призвала правительства, которые еще не сделали этого, назначить национальных координаторов и начать изучение ее функциональных возможностей, представить отзывы о своем опыте использования платформы и приступить к загрузке дополнительных геокодированных данных. Она поручила также секретариату проинформировать Бюро КВТ и Комитет о развитии МОМТИ и о возможных результатах тестирования после его завершения.



*Источник:* Рекламные материалы ИБР/ЕЭК.

24. К декабрю 2022 года группа из примерно двадцати правительств и семи региональных организаций и многосторонних банков развития назначила национального координатора для тестового этапа использования МОМТИ. Подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/WP.5/2022/3 содержит вопросник, на основании которого пользователям МОМТИ было предложено представить письменные отзывы о своем опыте использования, выявить области для усовершенствования и определить дополнительные функции, которые требуется разработать. Документ содержит также техническое руководство по эксплуатации, включая рекомендации по редактированию существующих данных об инфраструктурных сетях на платформе ГИС.

25. В декабре 2022 года секретариат ЕЭК совместно с ИБР разработал рекламный видеоролик о МОМТИ, который будет широко распространен среди правительств и многосторонних банков развития с целью дальнейшего повышения осведомленности о МОМТИ и о возможностях этой платформы.

## 2. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры

26. На тридцать пятую ежегодную сессию WP.5 Председатель Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) совместно с ведущей страной Турцией (по автомобильному транспорту) и Польскими железными дорогами (по железнодорожному транспорту) представил окончательный доклад Группы, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.5/2022/6.



*Источник:* Depositphotos 2022.

27. WP.5 утвердила окончательный доклад и поручила секретариату WP.5 изучить возможности продолжения этих усилий по сопоставительному анализу, в том числе по расходам на техническое обслуживание транспортной инфраструктуры, в рамках проектов Трансьвропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Секретариату также было предложено изучить возможности загрузки в МОМТИ результатов анализа и полученных данных GE.4 и создать в рамках МОМТИ автоматизированные информационные панели, которые позволят правительствам в безопасной среде информационных технологий (ИТ) продолжать обмен информацией о затратах на транспортную инфраструктуру.

WP.5 поручила секретариату официально опубликовать окончательный доклад GE.4 в качестве публикации Организации Объединенных Наций на всех трех рабочих языках ЕЭК. Эта публикация будет выпущена весной 2023 года.

## Е. Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения Целей устойчивого развития



### 1. Последующие действия по итогам работы неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортной отрасли на кризис, вызванный COVID-19 — разработка концепции международного управления в чрезвычайных ситуациях

28. В ответ на просьбу, полученную WP.5 на ее тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года), секретариат в преддверии тридцать пятой сессии WP.5 подготовил официальный документ, содержащий: а) обзор всех рекомендаций, разработанных неофициальной многопрофильной консультативной группой (НМКГ) за период 2020–2021 годов, а также план действий по их осуществлению; и б) концептуальную записку для дальнейшего обмена информацией и возможного планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта. WP.5 на своей тридцать пятой сессии высоко оценила документ ECE/TRANS/WP.5/2022/4, а также предложенный план действий по осуществлению рекомендаций и поручила секретариату принять последующие меры в этой связи. WP.5 приветствовала предложение секретариата, в котором заинтересованным странам предлагается принять участие на добровольной основе в экспериментальном проекте, направленном на разработку международной системы управления в чрезвычайных ситуациях для автомобильного, железнодорожного или внутреннего водного транспорта (BBT) на конкретном коридоре или его сегменте. Эта деятельность начнется в 2023 году и будет финансироваться в рамках внебюджетного проекта «Создание устойчивых, адаптивных к изменению климата и экономически жизнеспособных сетей транспортной инфраструктуры».

### 2. Использование показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ)

Рис. 4

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



29. На тридцать четвертой сессии WP.5 был представлен набор 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), которые были разработаны в рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) под названием «Устойчивая связанность транспортной инфраструктуры и достижение Целей устойчивого развития в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах», осуществляемого ЕЭК в сотрудничестве с ЭКЛАК и ЭСКЗА.

30. Основная цель показателей, которые были протестированы и утверждены в пяти странах экспериментального осуществления (включая Грузию, Иорданию, Казахстан, Парагвай и Сербию), заключается в том, чтобы предложить правительствам инструмент для измерения и квалификации степени их транспортной связанности как внутри страны, так и на двустороннем/субрегиональном уровне, а также с точки зрения мягкой и жесткой инфраструктуры. Эти показатели также дают правительствам возможность оценить степень реализации ими соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций и степень совместимости их систем внутреннего транспорта с системами, действующими в их субрегионах.

31. Для того чтобы способствовать использованию оценки ПУСИВТ и сделать ее максимально удобной и доступной, были разработаны автоматизированная платформа для пользователей ПУСИВТ и сбора данных и интерактивный курс электронного обучения по использованию показателей, которые доступны по URL <https://SITCIN.org>.

### 3. Запуск платформы электронного обучения ЕЭК по внутреннему транспорту и торговым связям

Рис. 5

Домашняя страница платформы электронного обучения LearnITC доступна по URL <https://learnitc.unece.org>



32. По случаю проведения тридцать пятой сессии WP.5 была запущена LearnITC — платформа электронного обучения ЕЭК. Целью создания платформы является поддержка развития устойчивой мобильности и «умных» сетей во всем мире, и особенно в Центральной Азии, на Кавказе и на Западных Балканах. Она направлена на развитие потенциала государств-членов для внедрения политики перехода к устойчивой мобильности и развития «умных» сетей, которые являются важными факторами в достижении Целей устойчивого развития. В частности, этот проект направлен на расширение базы знаний и навыков институциональных и отраслевых заинтересованных сторон в отношении правовых соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, а также принципов упрощения процедур торговли.

Рис. 5  
Платформа LearnITC охватывает шесть тематических областей



33. Платформа электронного обучения доступна бесплатно на английском, русском и французском языках. Учебные материалы и онлайн-курсы предлагаются по перечисленным ниже шести тематическим областям. Курсы в основном ориентированы на заинтересованные стороны, имеющие отношение к правительству, но также открыты для любых заинтересованных лиц, в том числе из частного сектора и научных кругов.

- a) введение в Комитет по внутреннему транспорту;
- b) правила, касающиеся транспортных средств, инновации и безопасность дорожного движения;
- c) перевозка опасных грузов;
- d) транспортные сети и логистика;
- e) облегчение перевозок и экономика транспорта;
- f) Руководство по осуществлению мер в области упрощения процедур торговли (РОМУПТ).

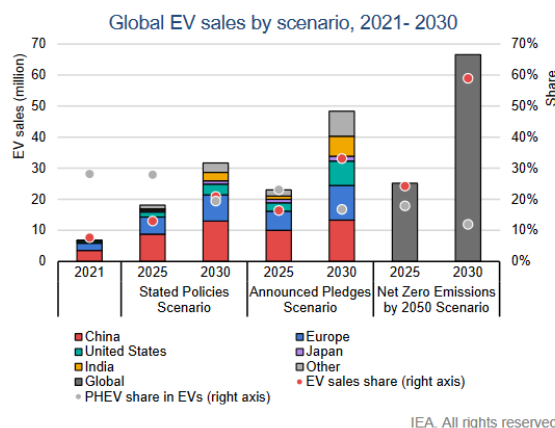
#### 4. Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей

34. КВТ на своей восьмидесятой четвертой ежегодной сессии в феврале 2022 года обратился к WP.5 с просьбой «принять во внимание новую тенденцию к использованию инфраструктуры электрической зарядки и в координации с председателями соответствующих рабочих групп подготовить первую оценку вопросов, требующих решений со стороны Комитета, для представления на его восьмидесятой пятой сессии».

35. В ответ на эту просьбу был подготовлен документ ECE/TRANS/2023/23 под названием «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей», содержащий обзор предварительных идей по усилению роли КВТ и его вспомогательных органов. С учетом междисциплинарного характера проблематики данный документ был подготовлен совместно отделами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике и представлен WP.5 для рассмотрения на ее тридцать пятой ежегодной сессии (сентябрь 2022 года). Он был также представлен Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и неофициальной рабочей группе ЕЭК по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС/WP.29), а также Бюро КВТ на его сессии в ноябре 2022 года. Полученные отзывы были включены в настоящий вариант документа.

36. Среди прочего в докладе указывается, что ожидаемое количество электромобилей (ЭМ) на дорогах к 2030 году составит 65 млн, а к 2035 году их количество достигнет 130 млн. В докладе также объясняется, что в настоящее время в Европе насчитывается около 374 000 зарядных станций для общественного пользования, однако ожидаемое увеличение количества ЭМ предполагает, что к 2025 году потребуется внедрить 13 млн таких станций, а к 2035 году — 65 млн (из расчета что количество ЭМ составит 130 млн). В докладе поясняется также, что согласно расчетам, полученным с помощью модели мобильности МЭА, в 2020 году глобальный парк ЭМ будет потреблять около одного процента от мирового спроса на

электроэнергию, и на основе этой же модели прогнозируется увеличение данного показателя к 2030 году до двух процентов.



Источник: МЭА 2022.

37. В докладе признается, что, хотя рост энергопотребления электромобилями носит ограниченный характер, понадобится внедрение «умных» решений по организации зарядки, чтобы увеличение спроса на электроэнергию для ЭМ не ограничивалось мощностью сетей и не приходилось на периоды пикового спроса на электроэнергию. В этой связи в докладе говорится о мерах, позволяющих лучше интегрировать процесс зарядки ЭМ в более широкую электрическую сеть и использовать автомобили в качестве мобильных накопителей электроэнергии, в том числе в режиме подключения транспортных средств к электросети (V2G) и к дому (V2H). Дополнительные идеи, которые подчеркиваются в докладе, включают необходимость обеспечения на достаточном и доступном по стоимости уровне различных типов зарядных устройств, а также необходимость постоянных технологических инноваций в разработке аккумуляторов (аккумуляторы должны быть мощнее/более устойчивыми к низким/высоким температурам и т. д.). Также подчеркивается необходимость внедрения унифицированных и согласованных протоколов и стандартов электрозарядки, обеспечивающих бесперебойную связь между системами зарядки и транспортными средствами, а также более широкой электросетью. Наконец, в докладе подчеркивается необходимость внедрения инновационных решений по зарядке, включая системы беспроводной зарядки ЭМ или выдвижные зарядные станции, встроенные в тротуары, или использования уже существующих объектов инженерного оборудования дорог или телекоммуникационной инфраструктуры (даже фонарных столбов), которые могут быть преобразованы в зарядные устройства.



Источник: Depositphotos 2019.

38. В докладе определены конкретные роли следующих вспомогательных органов КВТ:

a) *Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)*

39. На своей тридцать пятой ежегодной сессии WP.5 постановила, что она введет постоянный рабочий процесс по вопросам общих тенденций и изменений, связанных с пассажирскими электромобилями (ЭМ) и зарядной инфраструктурой для них. В связи с этим WP.5 планирует раз в два года анализировать последние изменения в этой области и в секторе пассажирских автомобильных перевозок в целом. По мере необходимости она планирует организовывать целевые рабочие совещания и/или готовить доклады по оценке и выпускать рекомендации по этим темам. В качестве непосредственного первого шага она решила подготовить публикацию «Тенденции и экономика транспорта в 2022–2023 годах» для дальнейшего изучения этой темы.

40. WP.5 решила также организовать в рамках своего направления работы по транспортной безопасности специальное рабочее совещание по аспектам безопасности ЗСЭМ как с точки зрения угроз кибербезопасности, так и в плане физической безопасности пользователей в процессе зарядки. Такое рабочее совещание будет проведено на ее следующей сессии в 2023 году, возможно, в сотрудничестве с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) или неофициальной рабочей группой по интеллектуальным транспортным системам в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

b) *Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)*

41. WP.24 на своей шестьдесят пятой сессии постановила рассмотреть в рамках сферы своей деятельности развитие парка коммерческих ЭМ, включая ЭММГ и ЭМБГ и их зарядную инфраструктуру, в контексте интермодальных перевозок. Было решено рассмотреть вопрос о том, какую роль могут играть интермодальные терминалы в обеспечении зарядной инфраструктуры для ЭММГ, используемых для доставки «до двери», т. е. от интермодального терминала до клиента.

c) *Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6)*

42. WP.6 на своей семьдесят третьей сессии провела обсуждение некоторых аспектов статистики транспортных средств, включая выбросы из электромобилей в зависимости от времени их зарядки (и соответствующие политические последствия), число и мощность зарядных станций, а также статистики торговли подержанными транспортными средствами. WP.6 готова рассмотреть вопрос о сборе данных об ЭМ и оборудовании системы электроснабжения ЭМ (СЭСЭМ) путем разработки, где это необходимо, определений данных и создания специального механизма сбора данных о станциях зарядной инфраструктуры для общественного пользования.

43. Кроме того, доклад содержит следующие рекомендации для КВТ:

a) предложить WP.29 представить предложения по возможной будущей деятельности в области нормативных документов для согласованной связи между транспортными средствами и СЭСЭМ, принимая во внимание уже существующие соответствующие стандарты и/или протоколы;

b) предложить SC.1 рассмотреть и внести предложения по развитию автомобильного транспорта в связи с электрификацией ТСМГ и ТСБГ и по вопросу о том, как следует организовать развитие зарядной инфраструктуры. SC.1 также предлагается тесно сотрудничать с WP.24 для поиска решений, наилучшим образом отвечающих потребностям транспортных перевозок в целом, а также доставок «до двери»;

c) рассмотреть возможность более тесного взаимодействия по этим вопросам с родственным Комитетом ЕЭК по устойчивой энергетике и, если это будет сочтено целесообразным, принять решение о том, в какой форме может осуществляться такое сотрудничество;

d) поручить WP.5 продолжать выполнять роль координатора и представить доклад КВТ на его следующей сессии.



## Г. Безопасность на внутреннем транспорте



*Источник:* Depositphotos 2022.

44. По этому пункту повестки дня в рамках ежегодного Форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2022 года состоялся круглый стол по теме «Защита транспортной инфраструктуры на этапах проектирования, строительства и эксплуатации». На этом мероприятии выступили основные докладчики, представляющие различные заинтересованные стороны, в том числе Глобальную программу Организации Объединенных Наций по противодействию террористическим угрозам против уязвимых целей Контртеррористического управления Организации Объединенных Наций; норвежскую консалтинговую компанию «Проактива»; а также соответствующие органы власти в Российской Федерации и Турции.

45. Эксперты и участники проанализировали угрозы безопасности для критически важной инфраструктуры внутреннего транспорта на этапах планирования, проектирования и эксплуатации и определили возможные стратегии и методологии, которые можно задействовать для наиболее эффективного решения этих проблем. В этой связи участники узнали о содержании и сфере применения соответствующих резолюций (в частности № 2341 (2017) и № 2396 (2017)) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций и были проинформированы о наличии тематических учебных модулей по защите уязвимых целей и террористическим угрозам, на основе которых государствам-членам обеспечивается возможность наращивания потенциала. Участники также ознакомились с национальными примерами, приведенными докладчиками из Российской Федерации и Турции, которые подчеркнули важность разработки прочной нормативно-правовой базы, касающейся безопасности транспортной инфраструктуры, с одной стороны, и предоставления широкого спектра практических мер, которые необходимо ввести и соблюдать на этапах проектирования, строительства и эксплуатации критически важной транспортной инфраструктуры, с другой стороны. В заключение участники согласились с тем, что странам следует определить, что представляет собой критически важная инфраструктура и «мягкие» цели в их национальном контексте, и на основе этого разработать национальную стратегию защиты критически важной транспортной инфраструктуры от рисков безопасности, включая киберугрозы. В этой связи участники признали необходимость использования подхода, основанного на оценке рисков, и разработки общей методологии оценки, в том числе путем создания межведомственных и межучрежденческих структур и механизмов сотрудничества для обеспечения понимания и внедрения аспектов безопасности на последовательной основе.

46. Концептуальная записка, программа и полный комплект материалов, представленных на рабочем совещании, доступны по URL <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

### III. Аналитическая работа: публикации Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

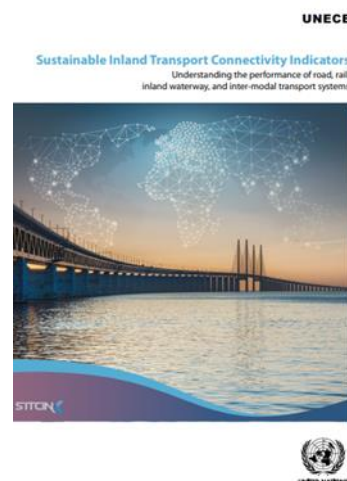
#### Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта — понимание эффективности работы автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных транспортных систем (октябрь 2022 года)

47. ЕЭК при поддержке ЭКЛАК и ЭСКЗА разработала комплексный набор показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН (СРООН). ПУСИВТ представляет собой аналитический инструмент, позволяющий странам измерять степень связанности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры.

48. Он был разработан для того, чтобы дать возможность правительствам оценить и проанализировать следующие аспекты:

- a) их прогресс в достижении Целей устойчивого развития, связанных с транспортом;
- b) их обязательства в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 годов;
- c) эффективность и действенность их транспортных систем и степень их совместимости с транспортными системами соседних стран;
- d) уровень соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ.

49. Публикация охватывает все этапы проекта, которые включают разработку 215 показателей, используемую методологию, этап тестирования и валидации в пяти странах экспериментального осуществления, а также разработку пользовательской платформы ПУСИВТ и электронного учебного курса. Она доступна по URL <https://unece.org/info/Transport/pub/371986>.



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

### A. Все, что вам нужно знать об автоматизированных транспортных средствах — технический прогресс и нормативная деятельность (январь 2022 года)

50. В этой брошюре представлен обзор технологических разработок в области вспомогательных и автоматизированных систем вождения и описана роль Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и других регулирующих органов. В нее также включен небольшой раздел, призванный развеять различные мифы, связанные с вспомогательными и автоматизированными системами вождения. Публикация доступна по URL <https://unece.org/info/publications/pub/364076>.



### B. Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии (март 2022 года)

51. В этой публикации представлена и разъяснена концепция речных информационных служб (РИС) на европейских внутренних водных путях. В ней освещаются цели РИС, основные компоненты, функции и ключевые заинтересованные стороны. Основное внимание уделяется международной нормативной базе, стратегическим рамкам ЕЭК в этой области и ожидаемым тенденциям дальнейшего развития РИС. С публикацией можно ознакомиться по URL [https://unece.org/sites/default/files/2022-03/2113727\\_E\\_final\\_WEB.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2022-03/2113727_E_final_WEB.pdf).



### С. «Дорожная карта» для присоединения к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов и его осуществления (ноябрь 2022 года)

52. «Дорожная карта» для присоединения к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов и его осуществления содержит информацию для экспертов и юрисконсультов транспортных министерств и департаментов, а также других соответствующих министерств (например, окружающей среды, внутренних дел, иностранных дел), президентских администраций и национальных парламентов стран, заинтересованных в том, чтобы стать договаривающимися сторонами ДОПОГ. Она призвана также предоставить полезное руководство договаривающимся сторонам ДОПОГ в процессе его осуществления.



### Д. Железные дороги в центре мер по восстановлению после пандемии для поддержки международных железнодорожных перевозчиков (ноябрь 2022 года)

53. Пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на все аспекты перевозок в общеевропейском регионе как для пассажирского, так и для грузового сектора, поскольку границы были временно закрыты, а последовательно вводимые режимы изоляции ограничивали движение. Особенно сильно пострадал железнодорожный сектор, в котором в последние годы наблюдался рост во всех областях. Пассажиры практически перестали совершать поездки, а грузоперевозки в некоторых районах резко сократились. Учитывая этот контекст и постепенное снятие ограничений в 2021 году, Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) решила провести рабочее совещание на тему «Железнодорожный сектор в центре усилий по восстановлению после пандемии: транспортная связанность по железным дорогам», которое состоялось 17 ноября 2021 года. Рабочая группа решила, что на основе обсуждений, состоявшихся на этом рабочем совещании, должна быть подготовлена последующая публикация. В этой публикации изложены: (глава I) краткая информация о влиянии пандемии на железнодорожный сектор, а также резюме обсуждений, состоявшихся на рабочем совещании; (глава II) обзор стимулов, предоставляемых национальными правительствами сектору; и (глава III) выводы для дальнейшего обсуждения. С публикацией можно ознакомиться по URL [https://unece.org/sites/default/files/2022-11/2214280\\_E\\_final\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2022-11/2214280_E_final_web.pdf).



## V. Выводы

54. Публикации, выпущенные Отделом в 2022 году:

- «Все, что вам нужно знать об автоматизированных транспортных средствах — технический прогресс и нормативная деятельность» (ЕЭК, январь 2022 года);

- «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии» (ЕЭК, март 2022 года);
- «“Дорожная карта” для присоединения к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов и его осуществления» (ЕЭК, ноябрь 2022 года);
- «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта — понимание эффективности работы автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных транспортных систем» (ЕЭК, октябрь 2022 года);
- «Железные дороги в центре мер по восстановлению после пандемии для поддержки международных железнодорожных перевозчиков» (ЕЭК, ноябрь 2022 года).

55. В рамках групп экспертов, работающих под эгидой WP.5, разрабатываются важные аналитические материалы:

- Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3);
- Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4): выполнение мандата завершено и окончательный доклад будет выпущен в качестве публикации Организации Объединенных Наций в 2023 году;
- Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5);
- Координационный комитет по транскаспийскому коридору и коридору «Алматы — Стамбул»/Группа друзей Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (совместно с ОЭС).

56. Новые направления работы под координацией WP.5, требующие указаний со стороны КВТ:

- рабочий документ «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей» (ECE/TRANS/2023/23), в котором содержится ряд конкретных рекомендаций для дальнейших действий Комитета и его вспомогательных органов;
- рабочий документ «Смягчение последствий изменения климата на внутреннем транспорте в переломный момент: путь вперед» (ECE/TRANS/2023/21), в который были внесены аналитические выкладки WP.5, содержащие подробный обзор действий секторов авиационного и морского транспорта по снижению воздействия на окружающую среду и извлеченные уроки для сектора внутреннего транспорта.

57. КВТ может дать указания относительно будущих направлений аналитической работы WP.5 в области транспорта.