



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/30
1 October 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТЕНДЕНЦИЯМ И ЭКОНОМИКЕ
ТРАНСПОРТА О РАБОТЕ ЕЕ ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ СЕССИИ
(17-19 сентября 2001 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня.....	2
Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы	3 и 4
a) Европейская экономическая комиссия.....	3
b) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы	4
Последующая деятельность в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде.....	5 - 9

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Создание общеевропейских транспортных коридоров и зон.....	10 - 13
Оценка проектов в области инфраструктуры внутреннего транспорта.....	14 - 28
a) Проект оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА).....	14 и 15
b) Методологии оценки проектов в Содружестве Независимых Государств	16 - 21
c) Поэтапный подход к развитию транспортной инфраструктуры	22 - 28
Евро-азиатские транспортные соединения	29 - 39
a) Общая стратегическая позиция ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям	29 - 33
b) Организация демонстрационных рейсов поездов	34 - 39
Транспорт в Средиземноморском регионе	40 - 48
a) Центры исследований в области транспорта и Транспортный учебный центр для Средиземноморья.....	40 - 43
b) Семинар по облегчению перевозок в Средиземноморском регионе, организованный СЕТМО	44
c) Изменения на транспорте в Средиземноморском регионе.....	45 и 46
d) Постоянное соединение между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив	47 и 48

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Помощь странам с переходной экономикой.....	49 и 50
Единая европейская сеть международных транспортных инфраструктур.....	51 - 55
a) Развитие международной транспортной инфраструктуры	51 и 52
b) Пороговые показатели качества транспортных услуг	53 - 55
Разработка европейской системы баз транспортных данных.....	56
Проект программы работы на 2002-2006 годы.....	57
Прочие вопросы.....	58
Утверждение доклада	59

* * *

Приложение: Проект программы работы на 2002-2006 годы.

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою четырнадцатую сессию 17-19 сентября 2001 года. Функции Председателя и заместителя Председателя сессии выполняли соответственно г-н В. Арсенов (Российская Федерация) и г-н В. Зарнох (Польша). В работе сессии приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Беларуси, Венгрии, Германии, Греции, Испании, Казахстана, Латвии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Турции, Чешской Республики и Швейцарии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций в работе сессии участвовал представитель Исламской Республики Иран. Был представлен Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). Была также представлена Комиссия европейских сообществ (КЕС).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Участники сессии утвердили предварительную повестку дня (TRANS/WP.5/29).

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

a) Европейская экономическая комиссия

Документация: E/2001/37-E/ECE/1387

3. Рабочая группа была проинформирована о результатах работы пятьдесят шестой сессии Европейской экономической комиссии (Женева, 8-11 мая 2001 года), касающихся межсекторального сотрудничества в ЕЭК, в частности между секторами окружающей среды, энергетики и транспорта, о стратегических решениях, Декларации тысячелетия, а также об оперативной деятельности.

b) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документация: ECE/TRANS/136

4. Рабочая группа заслушала краткое сообщение о результатах работы шестьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту и о состоявшемся на этой сессии обсуждении в той мере, в какой они связаны с областями работы, представляющими интерес для Рабочей группы (ECE/TRANS/136, пункты 16 и 22-31).

ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Документация: JMTE/2001/5

5. Рабочая группа была проинформирована о ходе работы по осуществлению Венской декларации (ECE/RCTE/CONF./2/FINAL) и Программы совместных действий (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL), а также о решениях, принятых на Совещании высокого уровня по транспорту, охране окружающей среды и здоровья (4 мая 2001 года) и на четвертом Совместном совещании Бюро Комитета по внутреннему транспорту и Бюро Комитета по экологической политике (6 июня 2001 года) (JMTE/2001/5).

6. Принимая во внимание тот факт, что Венский и Лондонский процессы были объединены, для того чтобы экологические аспекты развития транспортного сектора рассматривались вместе с проблемами охраны здоровья, Рабочая группа отметила, что по-прежнему существует необходимость изучения взаимосвязи развития транспорта и экономического роста с учетом также экологических последствий. Рабочая группа согласилась с тем, что на своих будущих сессиях ей следует рассмотреть способы регулирования процессов экономического роста и развития транспорта в свете требований охраны окружающей среды.

7. Рабочая группа была проинформирована о том, что современные взгляды на эту проблему предполагают тщательное изучение возможностей разделения концепций экономического роста и развития транспорта по аналогии с тем, как в 70-е годы принцип развития энергетического сектора стал рассматриваться отдельно от концепции экономического роста, посредством более оптимального использования разных видов транспорта, например путем задействования тех видов транспорта, которые в меньшей степени загрязняют окружающую среду и являются более эффективными с точки зрения потребления энергии. Кроме того, было отмечено, что при обсуждении взаимосвязи развития транспорта и экономического роста следует также принять во внимание недавно опубликованную "Белую книгу" ЕК по европейской транспортной политике на период до 2010 года.

8. Упомянув о рассмотрении этого вопроса на предыдущих сессиях (TRANS/WP.5/24, пункт 52), Рабочая группа решила более обстоятельно изучить вопрос о взаимосвязи развития транспорта и экономического роста на своей следующей сессии и просила правительства стран-членов представить в секретариат информацию о накопленном опыте, краткие сообщения об исследовательских проектах и другие сведения о стратегиях,

сосредоточенных на аспектах взаимосвязи эволюции в транспортном секторе и экономического роста, в целях обеспечения устойчивого развития транспорта.

9. Кроме того, Рабочая группа решила также принять во внимание в ходе обсуждения вопросов развития транспорта на своей следующей сессии "Белую книгу" ЕК: "Европейская транспортная политика на период до 2010 года: время принимать решения".

СОЗДАНИЕ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН

Документация: TRANS/WP.5/2001/1

10. Представитель ЕК сообщил Рабочей группе о том, что, к сожалению, его учреждение не смогло своевременно подготовить доклад о состоянии общеевропейских транспортных коридоров и зон для распространения в качестве документа TRANS/WP.5/2001/1. Затем он подробно проинформировал о ряде изменений в общеевропейских транспортных коридорах (ОЕТК), упомянув о том, что на настоящий момент система коридоров окончательно определена и что недавно был подписан последний меморандум о взаимопонимании, касающийся коридора № 7 (Дунайского коридора). Кроме того, он сообщил, что были созданы руководящие комитеты для всех коридоров и что не был подписан лишь последний меморандум о взаимопонимании применительно к коридору № 8. Он также отметил, что по ряду коридоров работа продвигалась весьма успешно, однако прогресс был относительно медленным в работе по коридорам № 3 и 5 и практически никаких результатов не было достигнуто по коридору № 8. Говоря об изменениях в связи с общеевропейскими транспортными зонами (ОЕТЗ), представитель ЕК подчеркнул, что активная деятельность велась практически во всех ОЕТЗ. В этом контексте он обратил особое внимание на район Черного и Баренцева морей, а также на деятельность в рамках форума ЕВРОМЕД, который занимается развитием инфраструктуры в районе Средиземноморского бассейна.

11. Представители Греции, Латвии, Польши, Российской Федерации и Чешской Республики подробно проинформировали Рабочую группу о завершенных, осуществляемых и планируемых проектах в их соответствующих странах, в частности в связи с общеевропейскими транспортными коридорами.

12. Рабочая группа просила Европейскую комиссию представить для ее следующей сессии доклад о ходе работы по созданию общеевропейских транспортных коридоров и зон, который в настоящее время находится в стадии подготовки.

13. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат обратился к ЕК с предложением создать технический секретариат для наблюдения за техническими и законодательными изменениями, связанными с развитием общеевропейских транспортных коридоров и зон (секретариат ОЕТК и ОЕТЗ). Для продолжения отслеживания новых изменений в общеевропейских транспортных коридорах и зонах Рабочая группа решила, что всем заинтересованным сторонам необходимо предпринять конкретные шаги в целях обеспечения непрерывного контроля за ходом создания общеевропейских транспортных коридоров и зон в будущем. Представитель ЕК с сожалением отметил, что Европейская комиссия не сможет оказать финансовую поддержку вышеупомянутому секретариату, но будет готова содействовать секретариату ЕЭК в этой работе.

ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА

а) Проект оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА)

Документация: TRANS/WP.5/2001/2

14. Рабочая группа заслушала сообщение о том, что в конце 1999 года Европейская комиссия завершила работу над проектом ТИНА и что все страны, являющиеся кандидатами на присоединение, учли изложенные в заключительном докладе результаты и соответствующие решения в своем национальном законодательстве по планированию сетей транспортной инфраструктуры. Было также отмечено, что по окончании процесса присоединения концепция коридоров для стран, являющихся кандидатами на присоединение, будет уже не применима и что поэтому отпадет необходимость в отслеживании изменений в рамках этих коридоров в таких странах. Следующая конференция ГД ТРЭН по транспорту и энергетике более подробно изучит вопрос о трансъевропейских сетях и, возможно, рассмотрит также целесообразность введения понятия нового уровня сетей, имеющих "первостепенное значение", которое в таком случае могло бы быть включено в измененное законодательство по трансъевропейским сетям, которое планируется принять в 2004 году.

15. Рабочая группа отметила, что система трансъевропейских сетей выходит за пределы территории стран - членов ЕС и стран, являющихся кандидатами на присоединение. Поэтому Рабочая группа решила продолжить обсуждение вопроса о будущем развитии трансъевропейских сетей на своей следующей сессии.

b) Методологии оценки проектов в Содружестве Независимых Государств

Документация: TRANS/WP.5/2001/3

16. Рабочая группа высоко оценила обновленный вариант доклада и сообщение, сделанное делегатом от Российской Федерации. В соответствии с просьбой Рабочей группы (TRANS/WP.5/28, пункты 21-24) помимо информации, содержащейся в предыдущем варианте доклада (который был представлен тринадцатой сессии Рабочей группы в документе TRANS/WP.5/2000/6), была также учтена переданная Европейской комиссией дополнительная информация о стратегической экологической оценке, анализе затрат-выгод и транспортных прогнозах.

17. В связи с Руководством ЕК по стратегической экологической оценке планов развития транспортной инфраструктуры в этом докладе отмечалось, что данное Руководство в определенной мере пригодно для использования в Российской Федерации как с точки зрения концепций и методологий, так и общих показателей экологического воздействия транспортной инфраструктуры.

18. При сопоставлении перечня вопросов, содержащихся в вопроснике ТИНА, с применяемой в Российской Федерации практикой, которая сходна с практикой в других странах СНГ, в докладе оценивается возможность применения рекомендаций ТИНА, касающихся анализа социально-экономических затрат-выгод в контексте оценок проектов для стран СНГ, и подчеркивается, что общая структура оценки проектов ТИНА с точки зрения ее методологии, принципов и порядка осуществления также приемлема для стран СНГ.

19. Различия между рекомендациями ТИНА и практикой, сложившейся в странах СНГ, выражаются в большинстве случаев в подходах к определению отдельных составляющих получаемого эффекта (выгод) и в используемой терминологии. В докладе отмечается, что при анализе затрат и выгод следует также учитывать так называемый "нетранспортный эффект" (выгоды, получаемые от осуществления проектов) в обслуживаемых транспортом секторах и более широкой социальной сфере в дополнение к снижению затрат на перевозки пассажиров и грузов.

20. Далее в докладе приводится ряд рекомендаций по порядку расчетов и количественным значениям некоторых параметров, которые подлежат дальнейшему обсуждению и уточнению; в частности это относится к фактору неопределенности, установлению выгод от экономии времени нахождения пассажиров и грузов в пути и т.д.

21. Рабочая группа приняла к сведению изложенные в докладе рекомендации и поручила секретариату изучить методы оценки проектов, используемые другими учреждениями (ЕК, Всемирным банком, Европейским инвестиционным банком, ЕБРР и т.д.). Она также поручила секретариату изучить возможность созыва неофициального совещания с участием заинтересованных учреждений и некоторых заинтересованных стран-участниц, с тем чтобы попытаться разработать согласованную на европейском уровне методологию оценки проектов капиталовложений в транспортную инфраструктуру.

с) Поэтапный подход к развитию транспортной инфраструктуры

Документация: TRANS/WP.5/2001/4

22. Рабочая группа заслушала информацию о результатах анализа, проведенного Центральными управлениями проектов (ЦУП) ТЕА и ТЕЖ для определения i) приемлемых промежуточных стандартов для поэтапного подхода к развитию транспортной инфраструктуры и ii) тех участков в их сетях, где такие стандарты можно было бы применять (TRANS/WP.5/28, пункты 25-26).

23. ЦУП ТЕА сочло, что в большинстве из проанализированных случаев единственный возможный поэтапный подход заключается в строительстве только одной проезжей части (с возведением по крайней мере эстакад для обеих проезжих частей). При относительно низких объемах перевозок в течение первых лет эксплуатации автомагистрали последствия принятия данного решения не являются ярко выраженными, тогда как последующее строительство второй проезжей части будет связано с выполнением относительно легких задач, а возникающие нарушения регулярности движения будут иметь ограниченный характер.

24. Основными критериями для отбора участков в сети автомагистрали ТЕА, пригодных для осуществления поэтапного строительства, служат нынешние и/или будущие объемы дорожного движения и существующие ограничения пропускной способности автодороги. В соответствии с другими критериями строительство автомагистрали в законченном виде может быть сочтено необходимым, если соответствующий транспортный поток превышает 20 000 ТЕ за 24 часа. Кроме того, на начальном этапе строительства следует гарантировать уровень обслуживания с учетом прогнозирования транспортных потоков в течение первых 10 лет эксплуатации автомагистрали. В свете этих показателей и значений, а также роста напряженности дорожного движения в среднем на 5% в год в докладе сделан вывод о том, что вопрос о поэтапном строительстве может рассматриваться, как правило, применительно ко всем участкам коридора (дороги) ТЕА,

на которых среднесуточный объем движения за год в 2000 году составлял менее 12 000 ТЕ в день.

25. Рабочая группа также приняла к сведению, что Руководящий комитет ТЕА на своей сессии, состоявшейся в июне 2001 года, согласился запланировать проведение в 2002 году рабочего совещания по вопросу о применении поэтапной стратегии при строительстве транспортной инфраструктуры ТЕА.

26. Центральное управление проекта ТЕЖ также подготовило информацию о разработке промежуточных параметров, согласованных в контексте проекта ТЕЖ, и в частности технических стандартов (габарита погрузки, минимальной базы вагонов, минимальной расчетной скорости, разрешенной нагрузки на ось и т.д.), а также эксплуатационных параметров сети ТЕЖ (для пассажирских перевозок, грузовых перевозок и грузопассажирских перевозок).

27. После представления документа TRANS/WP.5/2001/4 Рабочая группа отметила, что, несмотря на всестороннее отражение технических аспектов промежуточных стандартов, ни в одном из двух докладов не были обсуждены аспекты затрат. Подчеркнув, что надлежащая экономическая оценка этих стандартов дополнит содержание доклада, Рабочая группа просила ЦУП ТЕА и ТЕЖ доработать к следующей сессии свой анализ посредством учета в нем экономических аспектов применения промежуточных стандартов. Рабочая группа также предложила Центральным управлениям обоих проектов включить в повестку дня запланированных ими рабочих совещаний вопрос об экономических аспектах применения поэтапных подходов в свете опыта различных стран.

28. Кроме того, она просила ЦУП ТЕА и ТЕЖ указать вместе с правительствами участвующих в их реализации стран те участки их сетей, на которых могут применяться промежуточные стандарты.

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

а) Общая стратегическая позиция ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям

Документация: TRANS/WP.5/2001/5

29. Один из сотрудников секретариата ознакомил участников с элементами общей стратегической позиции ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям и в этом контексте отметил кратко- и долгосрочные цели и их взаимодополняемость, а также конкретные евро-азиатские транспортные соединения (ЕАТС) с учетом их связи с

общеввропейскими транспортными коридорами (ОЕТК) и основными задачами для обеспечения рационального поэтапного подхода к развитию коридоров. В этом документе предлагаются также направления деятельности на первоначальном этапе, включая определение железнодорожных и автомобильных маршрутов в каждом коридоре, и дополнительные мероприятия по реализации организационных и вспомогательных мер для облегчения достижения намеченных целей.

30. Кроме того, в этой стратегии определены потребности в дополнительной информации и данных, существующие пробелы (и необходимость политической и технической поддержки) и предлагается механизм реализации вместе с обязательными элементами для стратегии мобилизации ресурсов и краткосрочной программы работы.

31. Рабочая группа рассмотрела общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям, изложенную в документе TRANS/WP.5/2000/9. Она решила заменить перечень евро-азиатских наземных транспортных коридоров, содержащийся в части 3 этого документа, четырьмя коридорами, указанными в разделе В декларации, принятой второй Международной евро-азиатской конференцией по транспорту (Санкт-Петербург, 12-13 сентября 2000 года). С учетом этой поправки Рабочая группа утвердила общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям, которая будет изложена в документе TRANS/WP.5/2001/14.

32. Рабочая группа была проинформирована о том, что в соответствии с ее поручением секретариат распространил вопросник вместе с документом, отражающим стратегическую позицию (TRANS/WP.5/28, пункт 30), среди стран, имеющих отношение к евро-азиатскому транспортному соединению вдоль следующего маршрута:

Юго-Восточная Европа (общеввропейский транспортный коридор № 4) - Турция - Исламская Республика Иран - Южная Азия - Юго-Восточная Азия/Южный Китай.

В настоящее время применительно к этому соединению особое внимание уделяется следующему маршруту: Стамбул - Анкара - Капикой - Рази - Тегеран - Серахс - Теджен - Ташкент - Алма-Ата.

33. Рабочая группа приняла к сведению, что к странам, имеющим отношение к вышеуказанному маршруту (Исламская Республика Иран, Казахстан, Туркменистан, Турция, Узбекистан), была обращена просьба представить до 15 сентября 2001 года ответы на распространенный Рабочей группой вопросник. Рабочая группа просила те страны, которые еще не ответили на вышеупомянутый вопросник, как можно скорее

сделать это, с тем чтобы секретариат мог подготовить резюме полученных ответов для ее следующей сессии. Она также поручила секретариату изучить возможность созыва неофициального совещания для обсуждения ответов, анализа недостатков, касающихся инфраструктуры евро-азиатских соединений и связанной с ними регламентирующей деятельности, и определения любых последующих действенных мер и организационных шагов для стимулирования развития таких соединений.

b) Организация демонстрационных рейсов поездов

Документация: TRANS/WP.5/2001/6

34. Рабочая группа напомнила о том, что в рамках совместной программы работы ЕЭК/ЭСКАТО проводятся подготовительные мероприятия для организации демонстрационных рейсов маршрутных поездов в целях выявления их возможностей в плане конкуренции с морскими маршрутами.

35. В этой связи Рабочая группа отметила роль Российской Федерации в деле организации демонстрационных рейсов поездов по евро-азиатским транспортным соединениям.

36. Представитель Российской Федерации проинформировала Рабочую группу об участии ее страны в мероприятиях по организации демонстрационных рейсов поездов, которые планируется обсудить на следующем совещании по развитию железнодорожных контейнерных перевозок Азия – Европа с использованием маршрутных поездов (северный коридор Трансазиатской железной дороги (этап III)), которое состоится в ЭСКАТО, Бангкок, 26-28 сентября 2001 года. В ходе этого совещания будут определены подробные технические и технологические параметры для контейнеров, требования к пунктам пересечения границ, практические решения, касающиеся видов перевозимых грузов, типов используемых вагонов и других конкретных аспектов, связанных с организацией демонстрационных рейсов поездов.

37. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению сообщение о проводимых Турцией подготовительных мероприятиях в качестве ведущей страны для организации демонстрационных рейсов по маршруту:

Юго-Восточная Европа (ОЕТК № 4) – Турция - Исламская Республика Иран – Южная Азия – Юго-Восточная Азия/Южный Китай (между Стамбулом и Алма-Атой).

38. На основе доклада Турецких государственных железных дорог (ТГЖД) представитель Турции сообщил Рабочей группе о том, что в рамках рабочей группы ОЭС Турция способствовала решению целого ряда вопросов, в частности: организационные, технические, правовые и финансовые проблемы; подготовка "предварительного графика движения поездов", выявление узких мест и предполагаемых проблем, которые могут возникнуть на маршруте; возможности привлечения дополнительных объемов грузов для перевозки по намеченному железнодорожному маршруту, правила, регулирующие деятельность операторов, и требования к ним; разработка общей гибкой политики установления тарифов на железнодорожные перевозки; график движения демонстрационных поездов; аспекты, связанные с паромными перевозками, а также сквозная ставка для маршрута. Рабочая группа приняла к сведению, что первый демонстрационный рейс контейнерного поезда между станцией Алма-Ата-1 (Казахстан) до станции Хайдарпаша (ТГЖД) состоится 19 декабря 2001 года.

39. Рабочая группа высоко оценила усилия Турции, Российской Федерации и других заинтересованных государств в подготовке и организации демонстрационных рейсов поездов по намеченным маршрутам. Рабочая группа также просила представителей Турции и Российской Федерации проинформировать ее о результатах демонстрационных рейсов маршрутных поездов на ее следующей сессии. Рабочая группа подчеркнула большое значение обмена накопленным опытом для демонстрации способности железных дорог конкурировать с другими видами транспорта на маршрутах между Европой и Азией.

ТРАНСПОРТ В СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

- а) Центры исследований в области транспорта и Транспортный учебный центр для Средиземноморья

Документация: TRANS/WP.5/2001/7 и Add.1

40. Директор Центра исследований в области транспорта для Западного Средиземноморья (СЕТМО) ознакомил участников с деятельностью, которой этот Центр занимался в период после прошлой сессии Рабочей группы (TRANS/WP.5/2001/7). Он обратил особое внимание на участие Центра в ряде международных совещаний и на дальнейшее обновление и совершенствование базы данных СЕТМО, а также сообщил об итогах Семинара по облегчению международных перевозок грузов между странами Западного Средиземноморья и о докладе с описанием деятельности СЕТМО в течение 15-летнего периода, которые были распространены среди участников сессии.

41. Директор Транспортного учебного центра для Восточного Средиземноморья (ТРАНССЕМ) сообщил Рабочей группе об основных мероприятиях Центра, проведенных в прошлом году (TRANS/WP.5/2001/7/Add.1), в том числе об активном участии в ряде международных совещаний, информация о которых содержится в вышеуказанной документации.

42. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению результаты работы, выполненной обоими центрами, и подчеркнула, что более тесное сотрудничество между тремя региональными комиссиями ООН (ЕЭК, ЭСКЗА и ЭКА) в областях, представляющих особый интерес для стран Средиземноморья, может способствовать развитию транспорта во всех заинтересованных странах. Она отметила далее, что такое сотрудничество не должно дублировать работу и мероприятия, проводимые другими организациями, например в рамках форума ЕВРОМЕД, а должно дополнять их.

43. Рабочая группа просила директоров СЕТМО и ТРАНССЕМ проинформировать ее о результатах работы этих центров на следующей сессии.

b) Семинар по облегчению перевозок в Средиземноморском регионе, организованный СЕТМО

Документация: TRANS/WP.5/2001/8 и доклад об итогах семинара, подготовленный СЕТМО

44. Директор СЕТМО очень подробно проинформировал Рабочую группу об итогах вышеупомянутого семинара. Выводы семинара по облегчению международных перевозок грузов между странами Западного Средиземноморья (Барселона, 3-4 мая 2001 года), организованного СЕТМО в сотрудничестве с Отделом транспорта ЕЭК ООН, будут распространены в документе TRANS/WP.5/2001/8. На этом семинаре рассматривался ряд тем, в частности проблемы, связанные с уровнем расходов, текущим содержанием, перегруженностью, и вопросы, касающиеся обучения и подготовки, а также согласования и упрощения процедур. Копии документа, в котором содержится описание итогов этого семинара, были распространены среди участников в ходе сессии.

c) Изменения на транспорте в Средиземноморском регионе

45. Рабочая группа приняла к сведению последние инициативы, предпринятые в этом регионе секретариатом, в частности в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), а также о мероприятиях, которые планируется провести совместно с Экономической и социальной комиссией для Западной

Азии (ЭСКЗА) и Экономической и социальной комиссией для Африки (ЭКА). Кроме того, она отметила возможность выделения средств для ЕЭК ООН вместе с другими региональными комиссиями (ЭСКЗА, ЭКА и ЭСКАТО) на проведение первоочередных мероприятий в контексте межрегионального проекта, финансируемого по линии Целевого фонда Организации Объединенных Наций в интересах развития (ЮНДАФ).

46. Представитель ЕК сообщил об изменениях в рамках Евросредиземноморского транспортного форума, уделив особое внимание деятельности созданных на этом форуме рабочих групп, занимающихся вопросами облегчения перевозок и инфраструктуры в Средиземноморском регионе.

d) Постоянное соединение между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив

Документация: E/2001/19

47. Рабочая группа приняла к сведению проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив (E/2001/19). План работы, общее описание которого приводится в резолюции Экономического и Социального Совета, предусматривает ряд мероприятий, которые должны быть осуществлены в рамках этого проекта, а именно: а) проведение двух рабочих совещаний под совместной эгидой региональных комиссий (ЕЭК и ЭКА) и Международной ассоциации по строительству подземных сооружений (ИТА) для обсуждения тем, рассматриваемых в настоящее время ИТА; и оказание необходимой поддержки региональным комиссиям для подготовки в 2003 году специального доклада о принятых мерах после завершения стадии "исследований" по аналогии с докладом, подготовленным в 1993 году.

48. Рабочая группа просила секретариат проинформировать ее о ходе работы по этому проекту на следующей сессии.

ПОМОЩЬ СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

Документация: TRANS/WP.5/2001/9

49. Рабочая группа с удовлетворением отметила подробную информацию о текущей деятельности в контексте Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ), Специальной программы для стран Центральной Азии (СПЕКА), Организации экономического сотрудничества стран Черного моря (ОЭССЧМ) и проектов ТЕА и ТЕЖ. Кроме того, региональный советник сообщил о своих последних поездках в страны переходного периода, а также о некоторых трудностях (главным образом связанных с

недостаточным финансированием и нехваткой людских ресурсов в правительственных учреждениях), которые снизили эффективность предоставляемой помощи.

В соответствии с решением Комиссии В (51) Рабочая группа вновь предложила правительствам и соответствующим международным организациям и учреждениям делать взносы в Целевой фонд ЕЭК ООН для оказания помощи странам с переходной экономикой (ТФАКТ) и информировать секретариат о том, для какого вида помощи эти взносы предназначены.

50. Представитель ЕК отметил, что, хотя ЕК не может непосредственно делать взносы в ТФАКТ ЕЭК ООН в силу причин юридического характера, она может оказывать содействие при проведении исследований и других мероприятий через уже созданные институциональные механизмы и новые совместные проекты, связанные со странами с переходной экономикой.

ЕДИНАЯ ЕВРОПЕЙСКАЯ СЕТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР

а) Развитие международной транспортной инфраструктуры

Документация: TRANS/WP.5/2001/10

51. В соответствии с просьбой Рабочей группы секретариат представил обновленный перечень последних изменений в транспортных сетях СМА, СМВП, СМЖЛ и СЛКП, включая изменения в сетях ТЕА и ТЕЖ (TRANS/WP.5/28, пункты 39-40). На основе информации, содержащейся в документе TRANS/WP.5/2001/10, Рабочая группа подчеркнула необходимость дальнейшего улучшения согласованности и взаимодополняемости сетей СМА, СМЖЛ, СМВП и СЛКП посредством систематического анализа состояния европейских транспортных соединений с учетом инфраструктуры всех видов транспорта на маршрутах между пунктами происхождения и назначения транспортных потоков. Такой подход повысит степень целостности инфраструктуры сетей и в то же время в систематизированном порядке позволит выявлять альтернативные транспортные маршруты по общеевропейским коридорам. В этой связи она отметила, что в ходе дальнейшей работы можно было бы тщательно изучить и разработать соответствующую методологию интермодального анализа международных сетей разных видов транспорта с учетом движения по евро-азиатским транспортным соединениям.

52. Рабочая группа просила секретариат также проинформировать ее по этому вопросу на следующей сессии.

b) Пороговые показатели качества транспортных услуг

Документация: TRANS/WP.5/2001/11

53. В соответствии с поручением Рабочей группы секретариат представил информацию о пороговых показателях качества транспортных услуг, которая распространяется в документе (TRANS/WP.5/2001/11), отражающем ряд оперативных параметров, которые помимо параметров инфраструктуры могут быть приняты во внимание при рассмотрении пороговых показателей качества транспортных услуг.

54. Рабочая группа решила, что ввиду очевидной недостаточности согласованных на международном уровне руководящих принципов и стандартов в этой области настоятельно необходимо продолжить работу в данном направлении.

55. Рабочая группа поручила секретариату запросить у стран-членов и международных организаций информацию по применению концепции качества транспортных услуг и имеющихся методологических источниках, касающихся этой концепции.

РАЗРАБОТКА ЕВРОПЕЙСКОЙ СИСТЕМЫ БАЗ ТРАНСПОРТНЫХ ДАННЫХ

Документация: TRANS/WP.5/2001/12

56. Рабочая группа приняла к сведению сообщение о ходе разработки баз данных ТЕА, ТЕЖ и СМА, а также о другой проводимой ЕЭК деятельности по проектированию и применению европейской системы баз транспортных данных (СБТД) и дала высокую оценку усилиям ЕЭК ООН, ЕКМТ и Евростата, направленным на координацию осуществляемых ими мероприятий по сбору данных. Рабочая группа решила не рассматривать этот вопрос на своей следующей сессии, а вернуться к нему в 2003 году.

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ

Документация: TRANS/WP.5/2001/13

57. Рабочая группа рассмотрела свою программу работы и утвердила новый проект, приводимый в приложении к настоящему докладу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

58. Рабочая группа приняла к сведению, что ее пятнадцатую сессию в предварительном порядке планируется провести 2-4 сентября 2002 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

59. В соответствии с решением Рабочей группы доклад о работе ее текущей сессии был подготовлен Председателем и заместителем Председателя с помощью секретариата для представления Комитету по внутреннему транспорту. Рабочая группа решила, что доклад о работе ее пятнадцатой сессии должен быть также подготовлен Председателем и заместителем Председателя с помощью секретариата для представления Комитету по внутреннему транспорту.

* * *

Приложение

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ¹

ПОДПРОГРАММА 02.1: ТЕНДЕНЦИИ И ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Обзор общих тенденций развития транспорта и транспортной политики и анализ конкретных экономических проблем на транспорте

Очередность: 1

Пояснение: Рассмотрение общих тенденций развития транспорта и конкретных экономических проблем на транспорте, включая развитие транспорта в регионе Средиземноморья, и обмен соответствующей информацией.

Планируемая работа: Комитет и Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) рассмотрят и проведут следующие мероприятия:

1) ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Исследование экономических аспектов перевозок с учетом: i) интеграционных процессов в регионе ЕЭК и ii) текущих процессов реформ в странах с переходной экономикой посредством отслеживания текущих изменений на транспорте для выявления, стимулирования и распространения позитивных примеров развития транспорта.

Ожидаемый результат: подготовка по мере необходимости доклада о развитии транспорта.

Очередность: 2

- b) Периодическое рассмотрение новых важных изменений в политике, касающихся внутреннего транспорта в странах - членах ЕЭК ООН, для повышения транспарентности процесса средне- и долгосрочного развития транспорта. Рабочая группа WP.5 будет рассматривать все общие и конкретные решения, которые были в последнее время приняты в странах-членах и которые могут иметь определенные последствия для организации перевозок, в свете выводов, достигнутых на

¹ Приведенный ниже текст программы работы основан на программе работы, которая была утверждена Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его шестьдесят второй сессии (15-17 февраля 2000 года). Предлагаемые изменения выделены **жирным** шрифтом (будет добавлено) или обозначены посредством ~~вычеркивания~~ (будет исключено).

международных совещаниях, и с уделением особого внимания ключевым вопросам развития транспорта.

Ожидаемый результат: доклады об изменениях в области внутреннего транспорта в странах-членах (каждые пять лет; следующий доклад: 2002 год). **Очередность: 1**

- c) Рассмотрение основных европейских транспортных магистралей для обеспечения транспортного сообщения с периферийными районами.

Ожидаемый результат: доклад о развитии транспорта в общеевропейских транспортных зонах (2002 год). **Очередность: 2**

- d) Рассмотрение возможности продления общеевропейских транспортных коридоров за пределы ЕС и стран, являющихся ассоциированными членами ЕС.

Ожидаемый результат: доклад с указанием и оценкой важных проектов развития общеевропейских транспортных коридоров № 2, 3, 5 и 9 b) (2001 год); доклад о ходе работы по созданию общеевропейских транспортных коридоров (2002 год).

Очередность: 1

- e) Исследование взаимосвязи соглашений ЕЭК ООН (СМА, СМЖЛ, СЛКП и Протокола к нему, СМВП) и проектов (ТЕА, ТЕЖ) с процедурой планирования общеевропейской транспортной сети в целях:

- определения основных международных транспортных маршрутов, которые предстоит рассмотреть на предмет их улучшения и модернизации, с указанием приоритетов и соответствующего графика работ с учетом тех участков сетей, где имеются узкие места и недостающие звенья;
- оценки затрат по этому плану развития инфраструктуры и внесение предложений по его финансированию.

Ожидаемый результат: годовой доклад о взаимосвязанной европейской сети международной инфраструктуры транспорта (2002 год). **Очередность: 1**

- f) Развитие евроазиатских соединений, включая подготовку совместной программы работы ЭСКАТО/ЕЭК по развитию наземных транспортных соединений Азия-Европа, а также анализ результатов международных совещаний по этой проблеме.

Ожидаемый результат: доклад о евроазиатских транспортных соединениях
(2002 год)

Очередность: 1

- g) Развитие основ эффективного управления для текущего содержания и эксплуатации транспортной инфраструктуры, что таким образом позволяет оптимизировать потребности в новых инвестициях (связано с разработкой концепции качества услуг).

Очередность: 2

Ожидаемый результат: доклад о пороговых показателях качества транспортных услуг (2002 год)

- h) Совершенствование существующих методологий транспортного планирования, включая экологические аспекты **и взаимосвязи, развитие транспорта и экономического роста в частности в странах СНГ**.

Очередность: 2

- i) Сбор данных о капиталовложениях в транспортную инфраструктуру и изучение влияния, которое оказывают на такую инфраструктуру изменения в распределении перевозок между различными видами транспорта, с учетом, в частности, внешних издержек для определения взаимодействия развития инфраструктуры и отдельных видов транспорта.

Очередность: 3

- j) Деятельность по оказанию помощи странам с переходной экономикой в институциональной адаптации органов государственного управления и транспортных предприятий к условиям рыночной экономики, включая также поддержку по линии Целевого фонда ЕЭК ООН для оказания помощи странам с переходной экономикой (ТФАКТ)².

Ожидаемый результат: годовой доклад по вопросу об оказании помощи странам с переходной экономикой (2002 год).

Очередность: 1

- k) Укрепление сотрудничества с центрами исследований и учебными центрами для Средиземноморья; итоги этой работы будут представляться Комитету, с тем чтобы все страны - члены ЕЭК могли воспользоваться результатами осуществленной деятельности, включая организацию рабочих совещаний.

² Подробный перечень тем приведен в документе TRANS/1999/11.

Ожидаемый результат: годовой доклад о деятельности центров исследований и учебных центров (2002 год).

Очередность: 2

- l) Анализ изменений в области транспорта в Средиземноморском бассейне и регионе Черного моря и содействие широкому применению международных транспортных соглашений, в частности в целях стимулирования присоединения к ним средиземноморских стран. Очередность: 3
- m) Информирование об исследованиях, касающихся создания постоянно действующей транспортной связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив.

Ожидаемый результат: подготовка доклада за двухгодичный период о ходе изучения вопроса о постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив (следующий доклад: 2003 год).

Очередность: 3

2) МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ

- a) Последующая деятельность в контексте Конференции по транспорту и окружающей среде: разработка и осуществление программ по созданию привлекательных транспортных сетей с учетом таких аспектов, как взаимодействие между различными видами транспорта, эксплуатационная совместимость и экологически чистые транспортные средства³.

³ В дополнение к мероприятиям, предусмотренным в указанном выше пункте, Рабочая группа хотела бы принять участие в деятельности в области транспорта и окружающей среды, касающейся, в частности, разработки методологий создания баз данных, осуществления научных программ, оказания помощи странам переходного периода, подготовки экологических руководящих принципов, оценки внешних издержек, анализа вопросов, связанных с защитой уязвимых районов (см. также пункты I c), d), g), h); III e); IV c), f) в Программе совместных действий.