


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта**
**Группа экспертов по сопоставительному  
анализу затрат на строительство  
транспортной инфраструктуры**
**Третья сессия**

Женева, 10 и 11 июля 2017 года

**Доклад Группы экспертов по сопоставительному  
анализу затрат на строительство транспортной  
инфраструктуры о работе ее третьей сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	2
III. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: сообщения о передовой практике на национальном уровне для их оценки и расчета (пункт 2 повестки дня) .....	5–10	2
IV. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: сообщения об используемой терминологии (пункт 3 повестки дня) .....	11–13	3
V. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: обзор основных проблем и соображений (пункт 4 повестки дня) .....	14–18	4
VI. Обсуждение структуры заключительного доклада Группы экспертов (пункт 5 повестки дня) .....	19–25	4
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня) .....	26	6
VIII. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 7 повестки дня) .....	27	6
IX. Утверждение основных решений (пункт 8 повестки дня) .....	28	6



## I. Участники

1. Группа экспертов (здесь и далее «Группа») по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры провела свою третью сессию 10 и 11 июля 2017 года. Функции председателя сессии выполнял г-н А. Мациевски (Польша – проект ТЕА).
2. В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Кипра, Литвы, Норвегии, Турции, Финляндии и Чешской Республики.
3. На сессии присутствовали представители следующего специализированного учреждения Организации Объединенных Наций: проекта Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) ЕЭК ООН. В ее работе также приняли участие эксперты от следующей межправительственной организации: Международного транспортного форума (МТФ). Кроме того, в работе сессии участвовали эксперты от следующей неправительственной организации: объединения «Европлатформы».

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.4/5

4. Группа утвердила повестку дня.

## III. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: сообщения о передовой практике на национальном уровне для их оценки и расчета (пункт 2 повестки дня)

5. Группа экспертов напомнила, что в соответствии с положениями о ее круге ведения ей следует сосредоточить свою деятельность на выявлении моделей, методологий, инструментов и оптимальной практики для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта.
6. Представитель МТФ, г-н Д. Маковшек, рассказал о совместной инициативе МТФ и CEDR по созданию базы данных о затратах на создание дорожной инфраструктуры, а также о работе МТФ по вопросам формата договоров и закупочной деятельности.
7. Говоря о базе данных о затратах на создание дорожной инфраструктуры, он отметил, что эта база данных будет способствовать улучшению методологии закупок для крупных проектов по созданию дорожной инфраструктуры и поможет закупочным органам сэкономить огромные суммы денег. База данных будет служить в качестве своего рода инструмента для установления контрольных показателей, который, вероятно, поможет получить ответы на различные вопросы:
  - a) Является ли самая низкая предложенная цена по тому или иному проекту подозрительной и аномально заниженной по сравнению со стоимостью аналогичных проектов из базы данных?
  - b) Насколько схожими или разными (т.е. больше или меньше) являются (приведенные) расходы на километр автомагистрали (например, с двумя полосами движения в каждую сторону) в той или иной стране по сравнению с другими странами?
  - c) Каков источник разницы в издержках между аналогичными проектами?

8. С точки зрения закупок и форматов договоров, такая база данных могла бы позволить оценить, каким образом различные договорные условия (например, «проектирование–торги–строительство» в сравнении с «проектированием и строительством») влияют на размер конечных затрат, а не только на соблюдение сроков и бюджета. К тому же, в этом случае у различных закупочных органов могут открыться возможности для экономии. Кроме того, закупочные органы смогут обосновывать свои решения по поводу реализации автодорожных проектов с помощью надежных эмпирических данных.

9. Что касается формата договоров и показателей эффективности закупок, выступающий отметил прогресс, достигнутый в этом вопросе рабочей группой МТФ по частным инвестициям в транспортную инфраструктуру.

10. Группа приветствовала сообщение ОЭСР<sup>1</sup>/МТФ по вопросу о влиянии различных типов договоров о закупках на уровень затрат на инфраструктуру, и отметила, что в этом случае следует исходить из возможности обеспечить синергический эффект в соответствующей работе этих двух организаций с целью обеспечить взаимодополняемость и избежать дублирования усилий. Так, сопоставительный анализ затрат на инфраструктуру, подготовленный группой, мог бы послужить основой для выбора наиболее подходящих типов договора для различных проектов. Вместе с тем группа отметила, что ОЭСР/МТФ в настоящее время концентрирует внимание на ограниченном числе стран, в то время как работа группы призвана охватить весь регион ЕЭК ООН. Она также отметила тот факт, что работа МТФ касается в основном сектора автомобильного транспорта и что сроки завершения этой работы выходят далеко за временные рамки мандата группы. Кроме того, группа отметила, что в интересах подготовки качественного доклада очень важно принять во внимание параллельные инициативы, такие как проект ОЭСР/МТФ, и предложила ОЭСР/МТФ принять участие в будущих сессиях и информировать группу о ходе своей работы.

#### **IV. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: сообщения об используемой терминологии (пункт 3 повестки дня)**

11. Группа напомнила о своем решении относительно того, что секретариату и членам Группы следует собрать подготовленную на национальном и международном уровнях информацию о существующей терминологии и разместить ее в электронном пространстве Группы.

12. Группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2017/1, касающийся терминологии, используемой в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) в связи с затратами на строительство автодорожной инфраструктуры, который был подготовлен группой экспертов по автомобильному транспорту под руководством г-жи Л. Уналь – эксперта по автомобильному транспорту из Турции.

13. Группа приветствовала сообщение делегации Турции, касающееся семи основных определений и соответствующих справочных материалов, и решила:

- a) принять эти определения в том виде, в котором они были представлены;
- b) исключить ссылки на срок эксплуатации для каждого проекта;
- c) включить определение термина «новое строительство», представленное делегацией Турции в пересмотренном документе по определениям для следующей сессии.

<sup>1</sup> Организация экономического сотрудничества и развития.

## **V. Затраты на строительство транспортной инфраструктуры: обзор основных проблем и соображений (пункт 4 повестки дня)**

14. Группа напомнила о том, что на ее предыдущих сессиях секретариат сообщал о трудностях, связанных с организацией будущих сессий Группы и обеспечением участия специалистов в ее работе. Основная трудность заключается в том, что цели Группы касаются различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного), включая соответствующие транспортные узлы (порты, интермодальные терминалы). Поэтому из числа представителей государств-членов следует выбрать и пригласить различных экспертов.

15. Группа с удовлетворением отметила выступление г-на Дж. Табака из делегации Турции по вопросу о «грузовых деревнях». В своем выступлении он сосредоточил внимание на их важности для интеграции разных видов транспорта, а также представил различные модели их оперативной деятельности. Он также рассказал о «грузовых деревнях» и развитии железнодорожных грузовых перевозок в Турции, приведя конкретные примеры.

16. Группа также приветствовала сообщение, сделанное генеральным секретарем объединения «Европлатформы» г-ном М. Мартинесом-Торресом, который рассказал о затратах, связанных с проектированием, строительством, эксплуатацией и обслуживанием логистических центров. Группа также отметила, что объединение «Европлатформы» ведет работу над исследованием о путях уменьшения углеродного следа логистических центров.

17. Группа подчеркнула важность тщательного учета аспектов, связанных с логистическими терминалами, и решила учредить соответствующую подгруппу под руководством объединения «Европлатформы» и с участием делегации Турции и других заинтересованных сторон. Группа решила, что отправной точкой в работе по этому вопросу будет, как и в случае с подгруппой по автомобильным дорогам, согласование терминологии, на основе которой можно было бы разработать вопросник для сбора данных.

18. Члены подгруппы по логистическим терминалам сообщили, что первый документ с перечнем терминов и определений будет передан секретариату приблизительно через две недели после завершения сессии. Группа подчеркнула, что эта работа должна быть проведена в сжатые сроки, и решила рассмотреть первые проекты документов, которые будут представлены подгруппой по логистическим терминалам, новой подгруппой, на своей следующей сессии в октябре 2017 года.

## **VI. Обсуждение структуры заключительного доклада Группы экспертов (пункт 5 повестки дня)**

19. Группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2017/2, положительно оценила представление делегацией Турции вопросника для сопоставительного анализа затрат на строительство автодорожной инфраструктуры и одобрила этот вопросник с учетом следующих изменений:

- a) вопрос 1 (социально-экономические показатели):
  - i) целесообразно включить в перечень терминов определения «дорог высшей категории» и «дорог средней категории», с тем чтобы облегчить процесс заполнения вопросника респондентами;
  - ii) исключить из вопроса 1 «дороги с покрытием» и «дороги без покрытия», а также «долю дорог с покрытием»;
  - iii) исключить «годовой инвестиционный бюджет на транспорт»;

- iv) включить «число проектов по линии ГЧП в стране и объем частных инвестиций»;
- v) включить «общую протяженность существующих мостов и туннелей»;
- vi) включить «затраты на проектирование в качестве процентной доли от затрат на инфраструктуру»;
- vii) заменить «годовой» бюджет инвестиций или строительства на «средний показатель за последние пять лет» (2012–2016 годы), в долл. США в ценах предыдущего (2016) года;
- b) вопрос 2 (затраты на строительство мостов и туннелей):
  - i) включить категорию «подводных туннелей»;
  - ii) включить две дополнительные категории мостов, а именно «пешеходные мосты» и «мосты с балочным пролетным строением сборного типа»;
- c) вопросы 3–10 (затраты на строительство дорог с асфальтовым и бетонным покрытием):
  - i) исключить «тип местности» по всему вопроснику;
  - ii) исключить колонку «Медианное значение»;
  - iii) исключить «автомагистрали и скоростные дороги» из вопросов, касающихся дорог с одной проезжей частью;
  - iv) по каждой категории (асфальтовые/бетонные) будет два вопроса: один вопрос – по дорогам с одной проезжей частью (о затратах на км дороги) и один вопрос – по дорогам с двумя проезжими частями (о затратах на км полосы);
- d) вопрос 11 решено исключить.

20. Подгруппы экспертов по автомобильному транспорту согласилась передать секретариату окончательный вариант вопросника с внесенными изменениями приблизительно через две недели после завершения сессии. Группа обратилась к секретариату с просьбой принять необходимые меры для распространения этого вопросника среди государств – членов ЕЭК ООН в кратчайшие по возможности сроки, определив в качестве предельного срока представления ответов конец сентября 2017 года.

21. Секретариату было поручено собрать и обобщить информацию о предварительных результатах вопросника к следующей сессии в октябре. Принимая во внимание сжатость сроков для представления ответов, группа решила, что на своей следующей сессии она рассмотрит уже полученные ответы и примет решение в отношении продления сроков для получения дополнительных ответов. Группа отметила, что с учетом таких сжатых сроков документ секретариата будет носить неофициальный характер (только на английском языке).

22. Группа решила подготовить промежуточный доклад для распространения среди государств-членов в конце года. С этой целью группа решила рассмотреть на следующей сессии в октябре 2017 года первый проект такого документа, в котором будут изложены основные итоги первого года работы, а также возникшие проблемы. Секретариату было поручено подготовить этот документ, работа над которым будет окончательно завершена после следующей сессии, и отразить в нем итоги обсуждений, которые состоятся в ходе следующей сессии, с учетом: а) предварительных результатов вопросника по дорожной инфраструктуре; б) предварительных проектов документов подгруппы по логистике.

23. Группа решила, что в окончательный доклад следует включить главу/раздел о том, каким образом могут использоваться собранные данные, а также последующие шаги, выводы и рекомендации в отношении разработки удобного

для пользователей инструмента на основе результатов работы этой группы. В этой связи группа отметила, что на следующем этапе, возможно, будет необходимо рассмотреть отдельные вопросы финансирования разработки соответствующей методики, необходимой для определения контрольных показателей.

24. В связи с рассмотрением этого пункта повестки дня группа также с обеспокоенностью отметила, что другие виды транспорта, помимо автомобильного, представлены в ходе работе группы недостаточно и что поэтому следует предпринять дополнительные усилия с целью обеспечить участие в сессиях группы соответствующих экспертов, представляющих железнодорожный транспорт, сектор внутренних водных путей и портовый сектор, с тем чтобы они также вносили свой вклад в ее работу.

25. Группа обратилась к заинтересованным сторонам с призывом принять участие в этой работе и решила принять меры по налаживанию контактов с организациями и государствами-членами в целях поиска партнерств, которые могли бы содействовать, в частности, сбору данных по железным дорогам, внутренним водным путям и портам. Группе было предложено передать секретариату любую контактную информацию в связи с этим вопросом.

## **VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)**

26. Прочие вопросы не рассматривались.

## **VIII. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 7 повестки дня)**

27. Четвертую сессию Группы экспертов в предварительном порядке планируется провести в Женеве 16 и 17 октября 2017 года.

## **IX. Утверждение основных решений (пункт 8 повестки дня)**

28. Группа утвердила перечень основных решений своей третьей сессии и просила секретариат и Председателя подготовить полный текст окончательного варианта доклада для распространения среди членов Группы с целью получить их замечания по другим пунктам, помимо тех, которые содержатся в принятом перечне основных решений.

---