



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2004/18  
13 April 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH, FRENCH  
and RUSSIAN

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ КОМИТЕТА**

Примечание: На шестьдесят шестой сессии (17-19 февраля 2004 г.) Комитет по внутреннему транспорту принял "Стратегические цели Комитета", подготовленные его Бюро (ECE/TRANS/156, ECE/TRANS/156, пункт 13).

Настоящим документом Стратегические цели рассылаются более широкой аудитории, включая различные вспомогательные органы Комитета, для информации и внимательного изучения.

---

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ КОМИТЕТА

### 1. Общие соображения

1. Положения о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН, изложенные в документе ECE/TRANS/97, были определены на его пятьдесят пятой сессии (1993 год) после крупных геополитических изменений в Европе. Следует напомнить, что в настоящее время в ЕЭК ООН в общей сложности насчитывается 55 государств-членов, из которых 15 являются членами ЕС, 2 - участниками Европейской экономической зоны, 12 - кандидатами на присоединение к ЕС, 2 - ассоциированными членами ЕС и еще 2 государства имеют специальный статус при ЕС. Кроме того, половину из ее государств-членов можно считать странами с переходной экономикой. Поэтому, по всей видимости, КВТ является единственным форумом, в рамках которого общие стандарты могут применяться к обеим группам стран, т.е. к странам, которые входят в ЕС, и к остальным странам.

2. В области наземного транспорта КВТ играет ключевую роль, поскольку он соответствует потребностям, которые не могут быть удовлетворены другими международными организациями: он занимается разработкой комплекса правил для всех видов наземного транспорта на панъевропейском уровне с участием всех его членов. Такая регламентирующая система включает соглашения и конвенции, служащие основой для национальной юрисдикции государств-членов. Эти правовые документы направлены на создание эффективных и взаимосвязанных сетей транспортной инфраструктуры, облегчение пересечения границ, а также на согласование правил безопасности и охраны окружающей среды, технических стандартов и правил дорожного движения.

3. КВТ уже достиг ощутимых результатов: сеть дорог категории E, сети железнодорожного, внутреннего водного транспорта и комбинированных перевозок, расширение этих сетей за счет территории Кавказа и Центральной Азии, правила в области конструкции транспортных средств, создание Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, правила дорожного движения и предписания, регулирующие автомобильные перевозки, а также перевозки опасных грузов, Конвенция МДП и т.д. Кроме того, КВТ занимается разработкой рекомендаций и резолюций и способствует обмену передовым опытом.

4. В качестве одного из вспомогательных органов Организации Объединенных Наций КВТ играет определяющую роль и на международной арене.

5. С учетом широкого диапазона вопросов, охватываемых кругом ведения КВТ, он должен всегда устанавливать приоритеты. Ранее, на основе решения O(45) Комиссии, КВТ определил следующие приоритетные направления: конструкция транспортных средств, перевозка опасных грузов, безопасность дорожного движения, инфраструктура транспорта и комбинированные перевозки. Впоследствии Комитет дополнил этот

перечень, добавив в него таможенные вопросы, связанные с транспортом. Недавно, следуя рекомендациям, изложенным в Плане действий ЕЭК 1997 года, Комитет доработал свою программу работы, установив приоритеты по каждому элементу работы.

6. Нынешние или будущие важные изменения, такие, как европейская интеграция, новые технологии, рост объема торговли и новые ожидания в обществе, ставят перед Комитетом новые задачи, в результате чего возникает необходимость пересмотра его приоритетов и стратегии.

7. Транспортная политика должна служить целям социально-экономического развития. Поэтому она должна учитывать следующие три фактора:

- доступность транспорта и равномерность движения;
- общая и эксплуатационная безопасность;
- учет требований охраны окружающей среды и здоровья.

8. Среди этих трех групп целей первая (доступность транспорта и равномерность движения), по всей видимости, считается одной из наиболее "традиционных", но в то же время, возможно, и наиболее игнорируемой. Однако многочисленные проблемы, связанные с пропускной способностью сетей (их перегруженность и узкие места, эксплуатационная совместимость, недостаточное использование сетей железнодорожных и водных путей, управление транспортными потоками и т.д.), также имеют крайне важное значение.

9. В этой связи необходимо, чтобы КВТ уделял особое внимание изучению указанных проблем и их урегулированию.

10. Стратегический подход предполагает также необходимость уделения пристального внимания новым проблемам по мере их возникновения, новым техническим или технологическим возможностям и тенденциям, которые будут определять развитие транспорта завтрашнего дня, а также выявлению возможных решений, применимых в странах-членах.

11. В качестве примера можно выделить несколько факторов, способных привести к серьезным проблемам в будущем или изменить существующие подходы к работе:

- развитие транспортных связей Европа - Азия;
- использование телематики и саморегулирующихся транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура);
- старение населения;
- европейская интеграция;

- появление экологически более чистых технологий, используемых в силовых установках, с применением новых источников энергии;
- воздействие электронной торговли на транспорт;
- безопасность на транспорте;
- взимание платы за пользование инфраструктурой;
- глобализация мировой экономики и ее последствия для транспорта.

В ответ на эти вызовы Комитет мог бы, например, сосредоточить свое внимание на следующих задачах:

- создание, улучшение и унификация международного транспортного законодательства, а также контроль за его осуществлением;
- развитие автодорожной инфраструктуры, в частности транспортных коридоров восток-запад и север-юг;
- возможность более существенного облегчения транспортных операций;
- возможность ликвидации существующих барьеров для трансграничных перевозок (визовые проблемы, таможенные вопросы, взимание сборов и т.д.).

В таком случае подобные меры будут определены в стратегическом плане с учетом приоритетов и имеющихся средств.

12. КВТ будет принимать эти вопросы во внимание в своей стратегии в той мере, в какой они относятся к его компетенции, и может еще активнее способствовать деятельности, осуществляемой другими международными форумами.

## **2. Средства и методы**

13. В рамках Комитета по внутреннему транспорту действуют постоянные и специальные группы. Секретариатское обслуживание обеспечивается Отделом транспорта. Секретариат, число сотрудников которого ограничено, управляет всем комплексом деятельности КВТ и его вспомогательных органов, а также работой, связанной с соглашениями и конвенциями.

14. С учетом неотложного характера и масштабности проблем и их технической сложности работа Комитета и его вспомогательных органов требует:

- расширения возможностей соответствующих служб по практической организации совещаний (документация, наличие залов заседаний, устный перевод, письменный перевод);
- создания условий для более активного участия делегатов в его работе;

- укрепления кадров в Отделе транспорта, включая сохранение должностей двух региональных советников;
- адаптации бюджетных возможностей ЕЭК ООН и его стран-членов;

15. В свете этих требований необходимо также уделить внимание, с одной стороны, анализу методов работы, эффективности и приоритетам, а с другой - возможностям изыскания новых источников финансирования.

16. Что касается методов работы, то предлагается следующее:

- желательно утверждать доклад в конце каждой сессии. Однако, если такой подход невозможен, вместо этого следует согласовывать перечень решений, в частности при рассмотрении правовых вопросов;
- доклады могут быть короче и концентрироваться на важнейших аспектах;
- обсуждение можно было бы ограничить вопросами, связанными с принятием решений и выводов по рассматриваемым темам;
- крайне необходимо избегать распространения документов на тех или иных рабочих языках с задержкой, поскольку зачастую это приводит к переносу рассмотрения вопросов или принятия решений по причине невозможности надлежащей подготовки делегатов к совещаниям;
- практика работы групп экспертов, занимающихся изучением конкретного вопроса и собирающихся в неофициальном порядке, позволила бы ускорить рабочий процесс; на пленарных заседаниях следовало бы рассматривать и утверждать только их доклады;
- решения по некоторым вопросам можно было бы принимать в соответствии с "категорией А", т.е. без заслушивания сообщений и без обсуждения, в ходе совещаний рабочих групп или КВТ.

Необходимо также:

- уделять более пристальное внимание приоритетам;
- определить четкий и конкретный круг ведения разных органов, который должен быть ограничен во времени;
- отказаться, пусть даже временно, от рассмотрения некоторых тем, по которым невозможно достичь прогресса либо из-за недостаточного политического согласия, либо из-за отсутствия интереса или необходимых условий;
- чаще создавать неофициальные группы по конкретным темам, а не передавать вопросы на рассмотрение вспомогательных органов.

17. Повышению эффективности работы Комитета по внутреннему транспорту могли бы, несомненно, способствовать более четкая координация и более тесное сотрудничество:

- в рамках организации (ЕЭК ООН) - применительно к межсекторальным вопросам или общим проблемам, касающимся нескольких рабочих групп;
- за пределами организации - в отношениях с другими международными учреждениями (ЕС, ЕКМТ...) или НПО (технические вопросы) и координационным департаментом стран СНГ;
- активизация работы ЕЭК ООН в странах Центральной и Восточной Европы, а также СНГ путем создания системы информирования и аналитических, консультативных и учебных центров по ключевым вопросам;
- развитие сотрудничества между ЕЭК ООН и международными финансовыми учреждениями в целях обеспечения поддержки крупных проектов, включая, в частности, инвестиционные проекты в странах переходного периода.

18. По всей видимости, особое значение имеют координация работы и сотрудничество с ЕКМТ, ЭСКАТО ООН и координационным совещанием СНГ по транспорту в целях:

- более четкого определения функций для обеспечения их взаимодополняемости;
- применения одинакового стратегического подхода;
- учета результатов работы и решений ЕКМТ;
- созыва совместных совещаний на уровне Бюро и рабочих групп;
- проведения совместных мероприятий.

19. Что касается ресурсов, то следовало бы изучить новые пути их изыскания:

- чаще обращаться к государствам-членам с просьбой временно командировать экспертов для работы в Отделе транспорта ЕЭК ООН;
- изучить возможность передачи поступлений от продажи публикаций и документов для финансирования деятельности КВТ;
- развивать партнерские отношения в целях организации некоторых конкретных мероприятий и оказания помощи в подготовке технической документации.

20. Наконец, для повышения роли Комитета по внутреннему транспорту представляется желательным более широко распространять информацию о важности его работы и его достижениях.

### 3. Принимаемые меры

21. Комитету следует использовать имеющиеся наработки в области нормотворчества и установления стандартов, а также более эффективно осуществлять контроль за их соблюдением.
  22. Вероятность возникновения "серьезных проблем в будущем" (см. пункт 11) ставит перед Комитетом по внутреннему транспорту задачу разработки конкретной стратегии действий.
  23. С этой целью рабочие группы по возможности будут рассматривать в процессе своей деятельности новые возникающие тенденции и вопросы. Однако в некоторых случаях они, возможно, не в состоянии полностью учитывать в своей работе некоторые из часть этих проблем: либо эти проблемы не относятся к их компетенции или касаются областей, которые в значительной степени выходят за ее рамки, либо порядок функционирования рабочих групп таков, что им приходится заниматься только проблемами сегодняшнего дня.
  24. Бюро посвятит часть своего времени разработке стратегии на основе результатов работы своих вспомогательных органов и опыта соответствующих председателей.
  25. Прежде всего, представляется крайне важным наладить сотрудничество с ЕКМТ и соответствующими службами Европейской комиссии и координационным совещанием стран СНГ по транспорту, для того чтобы определить общую стратегическую позицию, распределить функции во избежание любого дублирования и обеспечить необходимый обмен информацией.
  26. При необходимости Комитету следует обновлять намеченные им стратегические цели.
-