

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

**Working Party on the Transport
of Dangerous Goods**

**(Seventy-seventh session, agenda item 6,
Geneva, 25-28 October 2004)**

PROGRAMME OF WORK

Strategic Objectives of the Inland Transport Committee

Prepared by the secretariat

The Working Party may wish to consider the Strategic Objectives of the Inland Transport Committee (TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19).

The Working Party is asked to review the table which is reproduced in the document TRANS/2004/19, identify those issues which might be added to its programme of work, and agree on the written formulation of the programme element to be inserted (ECE/TRANS/156, para.14).

**UNITED
NATIONS**

E



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/2004/18
13 April 2004

ENGLISH
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

(Sixty-sixth session, 17-19 February 2004
agenda item 4)

Strategic objectives of the Committee

Note : At its sixty-sixth session (17-19 February 2004), the Inland Transport Committee adopted the "Strategic Objectives of the Committee" as prepared by its Bureau (ECE/TRANS/156, para. 13).

The Strategic Objectives are being circulated in the present document with the aim of making them available for information and perusal to a wider audience, including also the various subsidiary bodies of the Committee.

* * *

STRATEGIC OBJECTIVES OF THE COMMITTEE

1. General

1. The terms of reference of the Inland Transport Committee (ITC) of the UNECE are established in document ECE/TRANS/97 and were defined at its fifty-fifth session (1993), following major geopolitical changes in Europe. It should be recalled that the UNECE now totals 55 member States, of which 15 are members of the EU, 2 are members of the European Economic Area, 12 are candidates to join the EU, 2 are associated to the EU and 2 others have a special status with the EU. Moreover, half of its members could be considered as countries with transition economies. It therefore appears that the ITC is the only forum where common norms can be applied to both sets of countries, those part of the EU sphere as well as the others.
2. In the field of land transport, the ITC plays a crucial role since it fulfils a need not met by other international organizations: the development of a set of regulations for all land transport at the pan-European level with the participation of all its members. Such a regulatory framework includes Agreements and Conventions which serve as the basis for the national jurisdictions of member States. These legal instruments aim at establishing efficient and coherent transport infrastructure networks, facilitating border-crossing as well as harmonizing safety and environmental rules, technical standards and traffic rules.
3. The ITC has already achieved substantial tangible results: the E-road network, the railway, inland waterway and combined transport networks, the extension of these networks to the Caucasus and Central Asia, Regulations concerning the Construction of Vehicles, the creation of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, the regulation of Road Traffic and Road Transport, as well as of the Transport of Dangerous Goods, the TIR Convention, etc. In addition, the ITC elaborates Recommendations and Resolutions and facilitates exchanges of best practices.
4. As a subsidiary body of the United Nations, the ITC plays a determining role internationally.
5. Owing to the wide range of its terms of reference, the ITC has always had to establish priorities. In the past, on the basis of decision O (45) of the Commission, the ITC had determined the following priority areas: construction of vehicles, transport of dangerous goods, road safety, transport infrastructure and combined transport. The Committee completed this list by adding customs questions relating to transport. More recently, further to recommendations in the 1997 UNECE Plan of Action, the Committee refined the formulation of its Programme of Work by establishing priorities for each work element.
6. Current or future important changes such as European integration, new technologies, the growth in trade and the new expectations of society pose new challenges for the Committee that make it necessary to reconsider its priorities and its strategy.
7. A transport policy should serve economic and social development. It should therefore take three types of consideration into account:
 - Accessibility and fluidity;
 - Safety and security;
 - Respect for the environment and health.

8. Out of these three types of goals, the first (accessibility and fluidity) emerges both as the most “traditional”, but also perhaps as the most neglected. The many problems of network capacity (congestion of traffic and bottlenecks, interoperability, under-utilization of rail and inland waterway networks, management of flows, etc.) are of key importance.

9. It is therefore indispensable that the ITC pays special attention to addressing these problems and to solving them.

10. A strategic vision also entails paying attention to new problems as they arise, to new technical or technological options and to the trends that will shape transport operations in the future, as well as to the identification of possible solutions applicable in member countries.

11. As an example, several issues may be noted that could become major problems for the future, or may change the course of our work today:

- The development of Europe-Asia transport links;
- The use of telematics and intelligent transport systems (vehicles, infrastructure);
- Population ageing;
- European integration;
- The emergence of cleaner propulsion technologies, taking into account new energy sources;
- Impact of electronic trade on transport;
- Transport security;
- Charging for infrastructure usage;
- Globalization (in French: mondialisation) of the world economy and implications for transport.

In response to these challenges, the Committee could focus, for example, on the following missions:

- Creation, improvement and unification of international transport legislation and also monitoring its implementation;
- Development of road infrastructure, in particular east-west and north-south transport corridors;
- Possibility of increased facilitation of transport operations;
- Possibility of elimination of existing barriers to cross-border transport (visa problems, customs, fees, etc.).

Such actions would then be defined in a strategic plan, taking into account priorities and means available.

12. The ITC will take these questions into consideration in its strategy to the extent that they fall within its competence and it can contribute added value to activities carried out in other international fora.

2. Resources and Methods

13. The Inland Transport Committee has permanent and ad hoc groups. The secretariat services are provided by the Transport Division. The secretariat, whose number of staff is limited, must manage the whole of the activities of the ITC and of its subsidiary bodies as well as the Agreements and the Conventions.

14. Taking into account the urgency and magnitude of the problems and their technical complexity, the work of the Committee and its subsidiary bodies requires:

- a larger capacity of relevant services to ensure the material support for meetings (documentation, meeting rooms, interpretation, translation);
- greater availability of delegates;
- a strengthening of human resources in the Transport Division, including maintaining the two Regional Advisers;
- the adaptation of the budgetary framework of the UNECE and its member countries.

15. These aspects require also that some thought should be given to the methods of work, the efficiency and priorities on the one hand, and possibilities of finding new resources on the other.

16. As far as methods of work are concerned, it is suggested that:

- It is desirable to adopt a report at the end of each meeting. However, if that is not possible, a list of decisions should be agreed upon instead, particularly when dealing with legal issues;
- Reports could be shorter, and concentrate more on essential matters;
- Discussions could be limited to decisions and conclusions concerning the subjects dealt with;
- The late distribution of documents in all working languages should be avoided at all costs since it often leads to postponement of consideration or decision-making because it makes it impossible for the delegates to prepare for the meeting;
- Recourse to groups of experts preparing a subject and meeting informally would make it possible to progress more rapidly; only their report would be considered and adopted in plenary;
- Some questions could be adopted as an "A item" - i.e. without a presentation or discussion - during meetings of Working Parties or the ITC.

It is also necessary:

- to pay more attention to priorities;
- to determine clear and precise terms of references of bodies, which should be limited in time;

- to abandon, even temporarily, some of the topics on which no progress can be made, either because of lack of political agreement or because of lack of interest or because of lack of necessary facilities;
- to establish more often ad hoc groups for specific topics rather than addressing subsidiary bodies.

17. The efficiency of the Inland Transport Committee would certainly improve as a result of better coordination and more intensive cooperation:

- Internally (UNECE), for cross-sectoral questions or problems common to several Working Parties;
- Externally, with other international organizations (EU, ECMT, ...) or NGOs (technical questions) and the Coordinating Department of CIS countries;
- Intensification of work of UNECE in countries in Central and Eastern Europe as well as in CIS through the establishment of a system of information and analytical, consultative and training centers on key issues;
- Developing cooperation between UNECE and International Financial Institutions with a view to ensuring support for major projects including, in particular, investment projects in transition economies.

18. Coordination and cooperation with ECMT, UNESCAP and the Coordinating transport meeting of CIS countries seem particularly necessary, in order to:

- Define roles better with a view to making them complementary;
- Share the same strategic vision;
- Take into account the work and decisions of ECMT;
- Convene joint meetings at the levels of the Bureau and of the Working Parties;
- Carry out joint activities.

19. Where resources are concerned, new directions should be explored:

- To prompt more often member States to make experts temporarily available to the UNECE Transport Division;
- To explore the possibility of allocating the proceeds of the sale of publications and documents to ITC activities;
- To develop partnerships in order to organize some specific activities and help in the preparation of technical documents.

20. Lastly, it seems desirable for the role of the Inland Transport Committee that the importance of its work and its achievements be better known.

3. Measures to be taken

21. The Committee should build on its existing strengths in areas of norms and standard setting and follow better the implementation and monitoring of them.

22. The list of “major problems for the future” - cf. paragraph 11 - should encourage the Inland Transport Committee to develop a real strategy for action.
23. With this objective in mind, the Working Parties will consider new emerging trends and issues in their work whenever possible. However, in some instances, they may not be in a position to include some of these problems, in their work: either they fall outside their respective fields of competence or concern areas which go well beyond them, or else the working methods employed are such that concern is only with today’s problems.
24. The Bureau will dedicate part of its time to elaborating a strategy basing itself on the work of its subsidiary bodies and the expertise of the respective Chairpersons.
25. It would seem to be indispensable first of all to organize a consultation with ECMT, the relevant services of the European Commission and the coordinating transport meeting of the CIS countries so as to define a common strategic vision, to distribute the roles to avoid any duplication, and to ensure the necessary exchanges of information.
26. The strategic objectives of the Committee should be updated by the Committee when necessary.
-



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/2004/19
13 April 2004

Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE
(Sixty-sixth session, 17-19 February 2004
agenda item 4)

strategic objectives of the Committee

Note : At its sixty-sixth session (17-19 February 2004), the Inland Transport Committee adopted the "Strategic Objectives of the Committee" as prepared by its Bureau (ECE/TRANS/156, para. 13). In connection with the Strategic Objectives, the Committee took note of a supplementary paper (TRANS/2004/2, Annex 3, Appendix 2) prepared to show to what extent possible new issues mentioned in paragraph 11 of the Strategic Objectives are already included in the Committee's Programme of work by indicating the relevant programme element.

In accordance with the request of the Committee, the subsidiary bodies are asked to review the table which is reproduced below, identify those issues which might be added to their respective programmes of work, and agree on the written formulation of the programme element to be inserted (ECE/TRANS/156, para.14).

This information will be transmitted to the sixty-seventh session of the Committee in February 2005.

The list of issues referred to in para. 11 of the Strategic Objectives (ECE/TRANS156, Annex 1) are:

1. The development of Europe-Asia transport links;
2. The use of telematics and intelligent transport systems (vehicles, infrastructure);
3. Population ageing;
4. European integration;
5. The emergence of cleaner propulsion technologies, taking into account new energy sources;
6. Impact of electronic trade on transport;
7. Transport security;
8. Charging for infrastructure usage;
9. Globalization of the world economy and implications for transport.

* * *

| BODY | ISSUES | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------|------------|---------|------------------------------|-----------------|--------|------------|-----|-----------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| WP.5 02.1 | CA ^{1/} : (f) | | | CA ^{1/} : (j)(a) | | | | | CA ^{1/} :(a) |
| SC.1 02.2.1 02.2.2 | l (a) (a) | (a)(e) | | | | (e) | | (c) | |
| WP.1 02.3 | | | (b) | | | | | | |
| WP.29 02.4.1 02.4.2 | | (a) | | | (a) (a) | | (a) | | |
| SC.2 02.5.1 02.5.2 | l(g) | (ii) | l(e) | l(a) (c) | | | | | |
| SC.3 02.6.1 02.6.2 | (a) | (k)(l)(m) | | (a) (c)(f) | (a)(b)(d)(f)(n) | (n) | | | |
| WP.15 02.7 | | | | | | | (a)(b)(c) | | (a) |
| T&E&H 02.8 | | | | | | | | | |
| WP.24 02.9 | (b)(h) | (d)(e) (f) | (f) | | | | | | (c) |
| WP.30 02.10 | (h) | (f)(g) | | (f)(e) | | (f)(g) | (a)(f) (g) | | (b)(c) |
| WP.11 02.11 | | | | (i) | | | | | |
| WP.6 02.12.1 02.12.2 | | | (a)(ii) | | | | | | |

^{1/} CA: Continuing Activities



**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
(Шестьдесят шестая сессия, 17-19 февраля 2004 года,
пункт 4 повестки дня)

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 Плана 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:

- желателен 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 частей 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.



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/2004/19
13 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестидесят шестая сессия, 17-19 февраля 2004 года,
пункт 4 повестки дня)

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ КОМИТЕТА

Примечание: На 66-й 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). В связи со Стратегическими целями Комитет принял к сведению дополнительный документ (TRANS/2004/2, приложение 3, добавление 2), показывающий, через соответствующий элемент программы, в какой степени новые вопросы из пункта 11 Стратегических целей уже включены в программу работы комитета.

В соответствии с решением Комитета вспомогательным органам поручено проанализировать нижеприведенную таблицу, определить те вопросы, которые могут быть добавлены в их собственные программы работы и согласовать письменную формулировку элемента, добавляемого в программу (ECE/TRANS/156, пункт 14).

Эти сведения будут представлены на 67-й сессии Комитета в феврале 2005 г.

Ниже приводится перечень вопросов, упомянутых в пункте 11 Стратегических целей (ECE/TRANS/156, приложение 1):

1. Развитие транспортных связей Европа-Азия;
2. Использование телематики и саморегулирующихся транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура);
3. Старение населения;
4. Европейская интеграция;
5. Появление экологически более чистых технологий, используемых в силовых установках, с применением новых источников энергии;
6. Воздействие электронной торговли на транспорт;
7. Безопасность на транспорте;
8. Взимание платы за пользование инфраструктурой;

| РГАН | ВОПРОСЫ | | | | | | | | 9 |
|----------------------------|-----------------------|------------|---------|-----------------------------|-----------------|--------|-----------|-----|-----------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| WP.5 02.1 | ПД ¹ : (f) | | | ПД ¹ : (j)(a) | | | | | ПД ¹ : (a) |
| SC.1 02.2.1 02.2.2 | I(a)(a) | (a)(e) | | | | (e) | | (c) | |
| WP.1 02.3 | | | (b) | | | | | | |
| WP.29 02.4.1 02.4.2 | | (a) | | | (a) (a) | | (a) | | |
| SC.2 02.5.1 02.5.2 | I(g) | (ii) | I(e) | I(a) (c) | | | | | |
| SC.3 02.6.1 02.6.2 | (a) | (k)(l)(m) | | (a) (c)(f) | (a)(b)(d)(f)(n) | (n) | | | |
| WP.15 02.7 | | | | | | | (a)(b)(c) | | (a) |
| ТОСОЗ 02.8 | | | | | | | | | |
| WP.24 02.9 | (b)(h) | (d)(e) (f) | (f) | | | | | | (c) |
| WP.30 02.10 | (h) | (f)(g) | | (f)(e) | | (f)(g) | (a)(f)(g) | | (b)(c) |
| WP.11 02.11 | | | | (i) | | | | | |
| WP.6 02.12.1 02.12.2 | | | (a)(ii) | | | | | | |
