


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Семьдесят девятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2017 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту
о работе его семьдесят девятой сессии**
Добавление
Содержание
Стр.

Приложения (продолжение)*

VI.	Совещание министров на тему: «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН» (зал XVII, Дворец Наций, Женева, 21 февраля 2017 года)....	2
VII.	Доклад о работе седьмого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, обслуживаемых ЕЭК ООН (совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств, 22 февраля 2017 года).....	11
VIII.	Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту «Курс на Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: роль, проблемы и возможности внутреннего водного транспорта» (22 февраля 2017 года).....	17
IX.	Конференция ЕЭК ООН/КВТ–ЮНЕП на тему «Более экологичные поддержанные автомобили как фактор улучшения качества воздуха и снижения выбросов, влияющих на климат» (20 февраля 2017 года).....	20
X.	Объединенная рабочая встреча ЕЭК ООН–ИБР, посвященная конвенциям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, и стартовое совещание по реализации совместного проекта ЕЭК ООН–ИБР, направленного на расширение региональной сообщаемости посредством использования географической информационной системы (ГИС) (22 февраля 2017 года).....	30
XI.	Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения (20–21 февраля 2017 года).....	34

* Приложения I–V содержатся в документе ECE/TRANS/270.



Приложение VI

Совещание министров на тему: «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН» (зал XVII, Дворец Наций, Женева, 21 февраля 2017 года)

I. Введение

1. 21 февраля 2017 года министры транспорта со всего мира, свыше 500 участников от 90 стран и руководители соответствующих организаций по внутреннему транспорту собрались в Женеве по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту на совещании министров на тему «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН» для общей оценки вклада, внесенного КВТ в прошлом, и принятия решения о его задачах на будущее вплоть до 2030 года, т.е. на период глубоких перемен, проблем и возможностей во всем мире.

II. Открытие совещания и основной доклад

2. Совещание открыл Министр транспорта Российской Федерации г-н М. Соколов, представлявший «тройку» стран, от которых были избраны Председатель и заместители Председателя КВТ. После него выступили Постоянный представитель Казахстана и Председатель ЕЭК ООН г-жа Ж. Айтжанова, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-н К. Фриис Бах и Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Э. Мольнар.

3. От лица принимающей страны и от имени Президента Швейцарской Конфедерации г-жи Д. Лойтхард с приветственным словом и основным докладом «Важность устойчивого внутреннего транспорта в экономике и мировой политике» выступил посол и Постоянный представитель Швейцарии г-н Д. Шамбовэ.

4. Совещание завершилось заключительными замечаниями Председателя Комитета по внутреннему транспорту г-н Е. Кленьевски.

III. Дискуссии в рамках групп министров

A. Группа министров I: КВТ – форум для развития сообщаемости инфраструктуры

5. Эта группа рассмотрела неизменную потребность в совершенствовании сообщаемости инфраструктуры, равно как обсудила нетрадиционные способы обеспечения сообщаемости, которые стремятся изменить существующие условия мобильности. Группа сосредоточила внимание на подведении итогов, а также на выявлении проблем, возможностей и решений в деле укрепления сообщаемости на международном и местном уровнях и роли КВТ.

6. В качестве координатора обсуждений в данном сегменте выступал заместитель Президента Исламского банка развития г-н С. Ака. Со вступительной речью выступил Министр транспорта Российской Федерации г-н М. Соколов, вслед за которой последовали выступления Министра дорожного строительства и городского развития Исламской Республики Иран г-на А. Ахунди, члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической

комиссии г-на А. Жунусова и заместителя Министра автомобильного транспорта Туркменистана г-на А. Козаева.

7. Затем выступили:

- г-н О. Нуркович, Министр транспорта и морского дела Черногории;
- г-н А. Хаммуд, Министр транспорта Сирии;
- почтенный Датук Абдул Азиз бин Каправи, заместитель Министра транспорта Малайзии;
- г-н Г.В. д'Оливейра Мартинш, Государственный секретарь по вопросам инфраструктуры Португалии;
- г-н Л. Мошоци, заместитель Государственного секретаря транспорта Венгрии;
- г-жа М.М. Григоре, статс-секретарь министерства транспорта Румынии;
- г-н А.А. Куреши, исполняющий обязанности Постоянного представителя Пакистана при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве;
- г-н Ж.-П. Лубину, Генеральный директор Международного союза железных дорог (МСЖД).

В. Группа министров II: КВТ – платформа для взаимодействия регулирующих органов и новаторов: технологии для устойчивой мобильности

8. Отправной точкой для дискуссии послужила четвертая промышленная революция и ее потенциальное воздействие на мобильность в будущем и внутренний транспорт. Эта группа рассмотрела стратегические меры, принимаемые в связи с технологическими изменениями, и благоприятные условия для развития инноваций, а также вопрос о том, каким образом КВТ может способствовать преобразованиям. К числу соответствующих тем относились: расширение использования автоматизированного вождения и автономных транспортных средств и влияние этого на безопасность дорожного движения; электрификация не только автомобильного, но и других видов внутреннего транспорта; интеллектуальные транспортные системы и растущее использование информационно-коммуникационных технологий; достижения и вызовы в контексте технологических нововведений, включая кибербезопасность и защиту данных.

9. В качестве координатора обсуждений выступал руководитель Секции по облегчению перевозок и экономики Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н М. Песут. Со вступительной речью выступила Европейский комиссар по мобильности и транспорту г-жа В. Булк. Далее последовали выступления Министра инфраструктуры Швеции г-жи А. Юханссон, Министра транспорта Бельгии г-на Ф. Беллота и Министра инфраструктуры Украины г-на В. Омеляна.

10. Затем выступили:

- г-н П. Гашпершич, Министр инфраструктуры Республики Словения;
- г-н Л.М. Генри, Министр транспорта и горнодобывающей промышленности Ямайки;
- г-н Н. Мавраганис, заместитель Министра инфраструктуры и транспорта Греции;
- г-н Т. Михотич, Государственный секретарь по вопросам инфраструктуры Министерства морских дел, транспорта и инфраструктуры Республики Хорватия;

- г-н Х. Иномата, директор Отдела технического планирования, МЗИТТ, Япония;
- г-н С. ван Дам, главный консультант, Министерство инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов;
- г-н Н. Франди, советник и заместитель Постоянного представителя при ВТО, Италия;
- г-н Ж. Виегас, Генеральный секретарь Международного транспортного форума (МТФ).

С. Группа министров III: КВТ – центр обслуживания конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта: преимущества согласованного на международном уровне регулирования в секторе внутреннего транспорта

11. Дискуссия по вопросам глобального регулирования в области транспорта была сосредоточена на роли национальной и международной нормативно-правовой базы в преобразовании сектора внутреннего транспорта в контексте обеспечения устойчивой мобильности, достижения ЦУР, реализации программы действий в связи с изменением климата, проведения Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и совершенствования национального и международного регулирования в секторе внутреннего транспорта.

12. В качестве координатора обсуждений выступала Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Э. Мольнар. Со вступительной речью выступил Министр транспорта Туниса г-н А. Гедира. Далее последовали выступления Министра транспорта Кыргызстана г-на Ж. Калилова, Министра транспорта Федеративной Республики Нигерия почетного Р. Амаечи, первого заместителя Министра транспорта и коммуникаций Беларуси г-на А. Авраменко, статс-секретаря Министерства внутренних дел Испании г-на Л. Агилера Руиса и Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Ж. Тодта.

13. Затем выступили:

- г-н М.А. Лашли, Министр транспорта и общественных работ Барбадоса;
- г-н М. Батааш, Министр транспорта Афганистана;
- г-н С. Букатуру, заместитель Министра транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова;
- г-н Т. Вагнер, заместитель Постоянного представителя Франции;
- г-н Т. Шозда, Председатель Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- проф. Э. Мекси, заместитель координатора/руководителя, Отдел экономической деятельности, Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ);
- г-н У. де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ);
- г-н К. Капила, Председатель Международной автодорожной федерации (МАФ), Женева;
- г-н М. Чопрага, Генеральный секретарь, Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА);
- г-н А. Исава, заместитель Директора Департамента секторальной политики, Международное бюро труда (МБТ).

IV. Основные выводы

A. Группа министров I: КВТ – форум для развития сообщаемости инфраструктуры

14. Участники первой дискуссионной группы согласились с тем, что транспорт – это один из ключевых секторов, обеспечивающих доступ к местным рынкам товаров и повышение уровня открытости для внешней торговли. Индивидуальная мобильность – иными словами транспорт – открывает доступ к трудоустройству, социальным услугам и, в целом, к возможностям. По этой причине он крайне важен для экономического роста, сокращения масштабов нищеты и повышения общего благосостояния. Обеспечение сообщаемости инфраструктуры является важным первым шагом, но непременно в условиях предоставления промежуточных услуг и облегчения пересечения границ для целей коммерческой деятельности и перемещения людей. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны несут более высокие торговые издержки, связанные с небольшой пропускной способностью транзитных участков и пунктов пересечения границ. Одним из важнейших компонентов сообщаемости инфраструктуры в плане обеспечения бесперебойности ее функционирования, а также с точки зрения ее роли при оказании населению и экономике страны помощи в восстановлении после бедствий является устойчивость к нагрузкам.

15. Г-н Соколов заострил внимание на важном значении сообщаемости в деле создания конкурентоспособных транспортных систем и особо указал, что одним из приоритетов для его страны является стимулирование развития сообщаемости на евразийском пространстве. Он подчеркнул необходимость более тесного сотрудничества в общеевропейском регионе, заключив, что ключом к решению этих проблем является активное взаимодействие с ЕЭК ООН и Комитетом по внутреннему транспорту. Г-н Ахунди особо отметил значимость достижений в сфере таможенных формальностей и транспортных процедур, а также весомый вклад Конвенции МДП 1975 года в дело облегчения перевозок и расширения торговли. Он сообщил о проведенной в Исламской Республике Иран компьютеризации всех таможенных процедур за счет перехода на применение Комплексной таможенной системы, а также внедрения механизмов «единого окна». Таким образом, была заложена необходимая основа для обмена данными между таможенными местами отправления и места назначения. Г-н Жунусов отметил активные шаги, предпринимаемые Евразийской экономической комиссией с целью устранения существующих ограничений при перевозке грузов различными видами транспорта. Г-н Козаев подчеркнул вклад Туркменистана в проведение широкого диалога по вопросу о развитии международных транспортных коридоров, особо отметив две соответствующие резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятые в 2014 и 2015 годах, которые встретили поддержку со стороны большого числа стран.

B. Группа министров II: КВТ – платформа для взаимодействия регулирующих органов и новаторов: технологии для устойчивой мобильности

16. Участники второй дискуссионной группы согласились с тем, что мы, по всей видимости, находимся на пороге новой эры развития транспорта и мобильности, и обсудили предпосылки использования технологических изменений в интересах устойчивой мобильности и транспорта. Инновации на транспорте положили начало радикально новому подходу к мобильности, трансформировав все ее аспекты, начиная с того, каким образом люди перемещаются, общаются и оплачивают услуги, и кончая тем, какими методами разрабатывается транспортное законодательство. Г-жа Булк заострила внимание на следующих приоритетах: перевод транспортного сектора на цифровой формат, что на уровне ЕС рассматривается как один из важнейших «локомотивов» роста и

расширения возможностей занятости, и внедрение автономных транспортных средств; отдача от действия этих движущих факторов в конечном итоге способна привести к кардинальным преобразованиям на уровне стран и улучшению жизни людей во всем мире. Г-жа Юханссон подчеркнула важность обмена опытом между государствами, с тем чтобы в полной мере использовать накопленные знания и ускорить процесс внедрения полностью подключенных и автоматизированных транспортных средств, соответствующих стандартам Евро 4 и 5, а также добиться выхода на удовлетворительный уровень использования в рамках транспортных систем автоматизированных транспортных средств. По мнению г-на Беллота, нынешние темпы прогресса в сфере автономного вождения можно охарактеризовать не иначе как революционные, и он настоятельно призвал Комитет ускорить свою работу в этой области. Г-н Омелян подчеркнул, что полностью раскрыть потенциал будущего развития транспорта можно станет только после того, как общества, страны и деловые круги примут переход на цифровые технологии как данность.

17. Участники высказали общее мнение, что КВТ является краеугольным камнем международного сотрудничества в области развития внутреннего транспорта и обеспечивает основу для регионального и глобального обмена в транспортном секторе. КВТ способен объединить усилия государств-членов на глобальном уровне в интересах выработки единой глобальной стратегии в области внутреннего транспорта, и этот потенциал в наибольшей степени может проявиться в «резонансных» и быстро развивающихся сферах нормативного регулирования, таких как автономное вождение. За КВТ были признаны две ключевые роли. Во-первых – по содействию расширению диалога по стратегическим вопросам и обмену передовой практикой при том понимании, что «универсальных» решений не имеется. Во-вторых – по разработке технических стандартов, позволяющих обобщить преимущества общих глобальных стандартов, эксплуатационной совместимости инфраструктуры на глобальном уровне и, наконец, информационного потока между странами и субъектами в цепочке поставок.

С. Группа министров III: КВТ – центр обслуживания конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта: преимущества согласованного на международном уровне регулирования в секторе внутреннего транспорта

18. Данная дискуссия была посвящена вопросам глобального регулирования в области транспорта с особым акцентом на роли национальной и международной нормативно-правовой базы в преобразовании сектора внутреннего транспорта в контексте обеспечения устойчивой мобильности, достижения ЦУР, реализации программы действий в связи с изменением климата, проведения Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и совершенствования национального и международного регулирования в секторе внутреннего транспорта.

19. Все ораторы признали, что мы находимся на заре новой эры развития международного и внутреннего транспорта и мобильности, для которой характерны: растущая потребность в принятии предсказуемых правил и предписаний, меняющиеся взаимоотношения между правительствами и процессы региональной интеграции, а также усиление политической активности мегаполисов. Г-н Гедира осветил перспективы, открывающиеся для Туниса – не являющейся членом ЕЭК ООН страны, присоединившейся к наибольшему числу транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета, – а также подробно остановился на том важном значении, которое имеет для его страны вовлеченность в глобальное регулирование в секторе внутреннего транспорта. Это позволило бы улучшить национальные показатели в плане безопасности дорожного движения в самых различных областях: от перевозки опасных грузов и проведения периодических осмотров транспортных

средств до безопасности профессиональных водителей. Г-н Калилов заострил внимание на роли Кыргызстана как своего рода «мостика» между Востоком и Западом, на важности присоединения к основным конвенциям о дорожных перевозках, а также на принимаемых страной мерах по приведению национальной законодательной базы в соответствие с этими конвенциями. Г-н Амаечи подробно остановился на значении работы Комитета по нормативному регулированию и ее влиянии на улучшение экономических показателей и состояния безопасности, равно как на важности обеспечения всеохватного характера данной работы и поддержки осуществления конвенций, относящихся к сфере компетенции Комитета. Г-н Авраменко провел прямую причинно-следственную связь между конвенциями Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, к которым присоединилась Беларусь, и улучшением показателей страны в области безопасности дорожного движения, подчеркнув при этом важность разработки новых конвенций для облегчения международных перевозок пассажиров, особенно с использованием экологически чистых видов транспорта, например железнодорожного. Как указал г-н Агилера Руис, техническая революция, свидетелями которой мы являемся, открывает широкие возможности в плане снижения числа ДТП со смертельным исходом и травматизмом, а новая экосистема безопасной мобильности и новые технологии диктуют необходимость наличия открытых и гибких правил. Г-н Тодт подчеркнул важное значение конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, относящихся к ведению Комитета, – когда свыше миллиарда граждан проживают в странах, еще не присоединившихся ни к одной из них, – для преодоления тревожных тенденций, отмечаемых в области безопасности дорожного движения во всем мире, а также для выполнения амбициозных задач ЦУР.

20. Участники этой дискуссионной группы пришли к выводу, что международное регулирование в секторе внутреннего транспорта играет важную роль в реализации Повестки дня на период до 2030 года. Например, опыт показывает, что более высокий уровень принятия и осуществления ключевых транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению КВТ, сопровождается более высокими показателями в деле реализации ключевых целей устойчивого развития, в частности связанных с безопасностью дорожного движения. В этой связи роль Комитета в плане стимулирования эффективного управления и повышения уровня безопасности и экологичности транспортного сектора при одновременном обеспечении его конкурентоспособности за счет перехода на новые технологии приобретает решающее значение.

V. Выводы и роль Комитета по внутреннему транспорту в деле поощрения надежного регулирования в секторе внутреннего транспорта

21. Участники совещания пришли к выводу, что мы стоим на пороге четвертой промышленной революции, когда технологические новшества будут определять влияние транспортного сектора на достижение целей устойчивого развития. Прогресс в области цифровых технологий, автономного вождения, подключенных транспортных средств, а также обмена информацией становится определяющим фактором налаживания устойчивых транспортных систем и приведет к революционным изменениям в том, что касается устойчивых и более экологичных способов передвижения людей и перемещения грузов. Однако при этом открываются не только уникальные возможности, но и возникают определенные проблемы. Для того чтобы международное сообщество могло воспользоваться такими преимуществами, успешно решив при этом стоящие задачи, одной из основных предпосылок является общий, а не фрагментарный подход: иными словами, совместная разработка интеллектуальных правил, осуществление их надлежащим образом и укрепление конкурентоспособности.

22. Именно поэтому роль Комитета и его регулирующая функция как своего рода хранителя 58 конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта столь важны для обеспечения успешной трансформации транспортных систем в целях решения задач эффективного перемещения людей и товаров в будущем. Кроме того, в своих выступлениях министры и высокопоставленные участники четко обозначили роль, которую может играть КВТ в качестве международной платформы для предоставления помощи директивным органам, распространения передовой практики, создания потенциала и проведения аналитических исследований. Исходя из этого, КВТ подчеркнул необходимость регулярного диалога по вопросам политики в отношении преобразования транспортного сектора. Для такой успешной трансформации потребуется использовать уже накопленный опыт и адаптировать полученные знания к конкретным местным условиям, ибо не существует единого для всех решения.

23. По существу, КВТ играет первостепенную роль в поддержке и поощрении взаимодействия между государствами-членами, а также на глобальном уровне. С момента своего создания в 1947 году КВТ играет новаторскую роль в деле упрощения международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышения их конкурентоспособности. Это достигается главным образом за счет стимулирования как развития согласованных международных сетей инфраструктуры, так и разработки единообразных и упрощенных процедур пересечения границ и стандартизированных международных правил и положений для обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок автомобильным, железнодорожным, внутренним водным и интермодальным транспортом.

В деле совершенствования сообщаемости инфраструктуры:

- соглашения по инфраструктуре (СМЖЛ, СЛКП, СМА, СМВП);
- генеральные планы развития ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС;
- аналитические документы: «Связи между морскими портами и внутренними регионами», «Идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры»;
- осуществление Алматинской программы действий и Венской программы действий.

В деле стимулирования сообщаемости, содействия развитию транспортных связей и облегчения пересечения границ

- Конвенция МДП (1975 года), Конвенции о согласовании (1982 года);
- другие конвенции, способствующие облегчению международных перевозок и мобильности в автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и интермодальном сообщении, а также в области перевозок опасных грузов;
- единое железнодорожное право;
- диалог по вопросам политики и наращивание потенциала, например проект по электронному обмену документами между таможенными органами.

24. КВТ также поощряет и активизирует деятельность в области инновационных транспортных систем путем ведения стратегического диалога, связанного с его нормативно-аналитической деятельностью. КВТ и его вспомогательные органы неустанно стремятся облегчить и ускорить темпы успешного внедрения инноваций в сфере инфраструктуры, транспортных средств и управления мобильностью, делая тем самым ее более безопасной, эффективной и экологичной.

- Использование ИКТ на всех видах внутреннего транспорта: в 2012 году КВТ одобрил соответствующую стратегию и «дорожную карту» для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем. С тех пор Комитет организует ежегодное знаковое совещание «за круглым столом» в стратегическом партнерстве с принимающими странами, а также совместно с МСЭ проводит приуроченную к Женевскому автосалону конференцию на тему «Сетевой автомобиль». В рамках обоих мероприятий с участием многочисленных экспертов и представителей директивных органов проходят открытые и ориентированные на перспективу прения.
- Если говорить о регулировании, то, например, деятельность Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) КВТ дает ощутимые результаты в виде эффективной разработки и внедрения согласованных на глобальном уровне нормативных положений, касающихся новых технологий в секторе автомобилестроения. В целом Соглашение 1958 года о правилах в области транспортных средств, Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах, касающихся транспортных средств, и Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств, находящихся в эксплуатации, не только обеспечивают возможность внедрения на рынок инновационных транспортных технологий, но также способствуют повышению глобальной безопасности транспортных средств.
- Электрификация: WP.29 возглавляет глобальные усилия, направленные на укрепление нормативно-правовой базы применительно к полным электромобилям, гибридным и водородным транспортным средствам, которые являются краеугольным камнем снижения в будущем зависимости транспорта от углеводородов.
- Автоматизированные, а то и автономные транспортные средства: Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) КВТ принял решение о внесении поправок в Венские конвенции и стремится обеспечить учет более высокого уровня автоматизации в правилах дорожного движения. В порядке обеспечения более «горизонтального» подхода к решению этих задач уже налаживается тесное сотрудничество между WP.29 (правила в области транспортных средств) и WP.1 (правила дорожного движения) по вопросам автоматизированного вождения.
- Внедрение цифровых технологий способствует сокращению бюрократических процедур: прогресс в деле перехода на eTIR значительно повышает эффективность, оперативность функционирования и транспарентность системы МДП, ведет к снижению административной нагрузки, а также повышает эффективность международных грузовых перевозок. Кроме того, Протокол по e-CMR является важной основой для повышения эффективности услуг в сфере автомобильных перевозок.

25. Если взглянуть с точки зрения регулирования в секторе внутреннего транспорта, то с момента своего создания в 1947 году Комитет по внутреннему транспорту обеспечивает основу для межправительственного сотрудничества и согласованных действий, результатом чего стала разработка 58 транспортных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций. Этими конвенциями закладываются подходы к национальному и международному регулятивному управлению в области внутреннего транспорта; кроме того, они служат правовой и технической основой для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок, а также перевозок опасных и других уязвимых грузов, например скоропортящихся пищевых продуктов.

26. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, 20 рабочих групп и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном

уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. С мая 2015 года Отдел оказывает внебюджетные секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения.

В деле регулятивного управления:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта:
 - правила, регламентирующие перевозку опасных грузов на глобальном уровне;
 - правила, регламентирующие конструкцию дорожных транспортных средств на глобальном уровне;
 - развитие согласованных международных сетей инфраструктуры;
 - единообразные и упрощенные процедуры пересечения границ.

В деле безопасной мобильности:

- конвенции Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
- обзоры состояния безопасности дорожного движения (финансируемый по линии СРООН проект SafeFITS);
- статистика транспорта;
- Кодекс ГТЕ.

Приложение VII

Доклад о работе седьмого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, обслуживаемых ЕЭК ООН (совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств, 22 февраля 2017 года)

Представлено Председателем Комитета по внутреннему транспорту

I. Введение

1. Седьмое совещание председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций, обслуживаемых ЕЭК ООН, состоялось 22 февраля 2017 года в рамках семьдесят девятой сессии Комитета.

2. На совещании присутствовали председатели вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов, обслуживаемых ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств Договаривающихся сторон, участвовавших в работе сессии Комитета. В целом в нем приняли участие 70 представителей из 35 стран, в том числе от 11 государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, и Европейской комиссии, а также 22 председателя и заместителя председателя.

3. В этом году совещание было сосредоточено на обзоре стратегии и будущих направлений деятельности Комитета в порядке обеспечения более четкой адаптации его работы к быстро меняющейся глобальной обстановке.

4. Обсуждения проводились на основе предварительного варианта краткого резюме справочного доклада (ECE/TRANS/2017/R.1). Как указано в справочной записке, подготовленной в связи и по случаю семидесятой годовщины Комитета, а также в свете важных глобальных соглашений, содержащих призыв к преобразованию транспортного сектора и достижению прогресса в деле обеспечения устойчивого транспорта и мобильности, на своей семьдесят восьмой сессии Комитет решил провести стратегический обзор своей деятельности, своих приоритетов, открывающихся возможностей и возникающих проблем. Секретариату было поручено подготовить в тесной координации с Бюро Комитета стратегический документ для облегчения обсуждений в ходе совещания 2017 года. Ввиду повышенного спроса на услуги секретариата в преддверии встречи на уровне министров, окончательно завершить подготовку стратегического документа для ежегодной сессии не удалось, однако секретариат намерен доработать этот документ – в идеале в месячный срок после ежегодной сессии, – с тем чтобы ключевые заинтересованные стороны имели достаточно времени для его изучения.

5. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.

6. Участники совещания согласились с тем, что после одобрения делегатами, присутствовавшими на этом заседании с ограниченным участием, резюме обсуждения будет изложено в виде записки Председателя, которая будет прилагаться к докладу КВТ.

II. Проведение стратегического обзора деятельности Комитета

7. В ходе обсуждений был достигнут консенсус по двум соображениям: а) на нынешнем историческом этапе налицо действие беспрецедентных факторов «побуждения и притяжения», которые выступают своего рода катализатором существенных – и столь необходимых для достижения целей устойчивого развития – изменений с точки зрения эффективности работы транспорта, что инициирует глобальную институциональную переориентацию организаций, связанных с транспортом, и б) к стратегическому обзору деятельности Комитета надлежит подходить не просто как к сохранению прежнего курса и развитию прошлых наработок, а в этом более широком контексте происходящих перемен.

8. Участники совещания председателей сошлись во мнении, что общая концепция – это согласованная на глобальном уровне система нормативного регулирования внутреннего транспорта, которая лежит в основе устойчивого транспорта и мобильности. В то же время получил признание факт расширения круга проблем, связанных с развитием, рентабельностью и экологичностью транспорта; появляются все новые свидетельства того, что их решение приобретает во многих частях мира решающее значение. Как признали также участники, начиная с 2015 года мировое сообщество вышло на новый уровень международного сотрудничества за счет заключения глобальных соглашений в области устойчивого развития, смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним, финансовой поддержки в целях развития и принятия в 2016 году Новой программы развития городов.

9. Все эти соглашения предусматривают «подталкивающие» обязательства и для транспортного сектора с точки зрения конкретных задач, поставленных в Целях в области устойчивого развития, принятых Организацией Объединенных Наций в части сокращения выбросов парниковых газов, адаптации к изменению климата и городской мобильности. Они также предполагают моральное обязательство и впредь стремиться к повышению уровня устойчивости.

10. Предметом обсуждения стали и дополнительные факторы «побуждения», а именно новые технологии и четвертая промышленная революция. Масштабы и размах технического прогресса – от оцифровки до электрификации и перевода будущих транспортных систем на автономные транспортные средства – подталкивают процесс преобразования всей системы, в том числе транспортного сектора. В то же время такие технологические изменения приводят к появлению во всем мире новых бизнес-моделей, бросая вызов устоям и нарушая статус-кво, особенно в сильно регулируемых сферах.

11. Соображения и соглашения на уровне правительств являются тем фактором, который подталкивает транспортный сектор, наряду с другими секторами экономики, к тому, чтобы они вносили свой вклад в устойчивое экономическое и социальное развитие и в работу по охране окружающей среды. Новые технологии и коммерческие предприятия подталкивают к поиску новых решений. На глобальном уровне есть целый ряд инициатив, которые имеют целью стимулировать укрепление сотрудничества среди международных субъектов, предложить свое общее видение устойчивого транспорта и создать соответствующие платформы в интересах продвижения работы по осуществлению. Так как же обстоят дела в случае Комитета?

A. Нормативное регулирование, диалог по вопросам политики, аналитическая работа и техническая помощь: какие изменения будут обоснованными на этапе до 2030 года и на последующий период?

12. По общему мнению участников дискуссии, деятельность Комитета и его рабочих групп в области нормативного регулирования является основным акти-

вом КВТ. Ряд делегатов указали, что административное сопровождение конвенций и работа по «установлению стандартов» являются основными приоритетами и должны и впредь находиться в центре внимания Комитета.

13. Как сочли участники, по сути, основным результатом работы КВТ является соответствующий свод постоянно обновляемых и совершенствуемых международных соглашений, конвенций и других международных правовых инструментов, а также рекомендаций по широкому кругу вопросов, связанных с внутренним транспортом. Из 58 существующих конвенций Организации Объединенных Наций, которые насчитывают 1 725 договаривающихся сторон, некоторые носят глобальный характер либо с самого начала, либо в результате их применения за пределами региона ЕЭК. Однако было также признано, что в дополнение к переговорам по поправкам к существующим правовым документам КВТ проводит активную работу и по содействию заключению новых правовых инструментов. В настоящее время на стадии рассмотрения находятся три новых конвенции.

14. В свете вышеуказанного глобальное присоединение к соглашениям в области внутреннего транспорта, так же, как это делается в секторе воздушного и морского транспорта, – одно из предварительных условий обеспечения устойчивого внутреннего транспорта на глобальном уровне. Ныне звучат многочисленные, однако не лишённые нюансов, призывы к дальнейшей глобализации работы Комитета по нормативному регулированию. Не лишённые нюансов, поскольку некоторые конвенции разрабатывались с учетом европейского опыта и, следовательно, может потребоваться тщательное рассмотрение вопроса о том, каким образом они «вписываются» в обстоятельства других стран или регионов. С другой стороны, глобальные конвенции, относящиеся к ведению Комитета, обеспечивают базу для согласованной системы регулятивного управления в секторе внутреннего транспорта. Учитывая, сколь высоки ставки на нынешнем историческом этапе, они являются теми ключевыми компонентами глобальной архитектуры, которые способны содействовать достижению самых желательных целей мирового сообщества. В сложившихся обстоятельствах участники призвали к изменениям, которые еще больше подкрепили бы глобальную значимость работы Комитета по нормативному регулированию, в том числе посредством соответствующего пересмотра управленческих структур, методов работы и даже названий конвенций.

15. Повышение информированности о «продукции» Комитета с акцентом на воздействии и выгодах таких «продуктов» было также сочтено необходимым для реализации общего видения, и в этом смысле министры в своей резолюции уже сообщили первый мощный импульс, обратившись с просьбой ввести параллельный механизм отчетности Комитета перед ЕЭК ООН и ЭКОСОС.

16. Основное внимание участников обсуждений привлекла к себе тема автономного вождения и перехода на цифровой формат, причем не только в силу связанных с ней технологических прорывов, но также по причине сопутствующих межотраслевых проблем в плане эффективного отражения и учета – от обмена данными до аспектов безопасности и надежности – в институциональных правовых системах. Вместе с тем было указано, что 10 лет в эпоху инноваций сродни «веку», а посему все, что предстоит разработать (как в институциональном плане, так и с точки зрения правил), должно отличаться гибкостью, дабы не препятствовать прогрессу в различных секторах экономики и в отрасли. Несколько раз поднимался вопрос о необходимости интеллектуальных правил. Подчеркивалась важность использования в транспортном секторе цифрового формата, и затрагивались вопросы о том, каким образом нынешняя международная регулятивная архитектура поддерживает уже происходящие технологические и рыночные изменения при одновременном учете аспектов безопасности. Кроме того, в качестве высокоприоритетных областей были сочтены вопросы цифровой обработки и сбора данных, а также управления базами данных со стороны ЕЭК ООН и Комитета.

17. В контексте необходимости расширения межсекторального сотрудничества участники обсуждения также приветствовали идею гибкости и адаптации: нередко весьма сложно «локализовать» (свести воедино) в рамках той или иной одной рабочей группы определенные задачи, связанные с новыми и возникающими сферами нормативного регулирования.

18. С другой стороны, в качестве сдерживающего фактора, ставящего под угрозу способность Комитета выйти на новые рубежи при одновременном обслуживании всех существующих соглашений и удовлетворении потребности в поддержке их осуществления, была сочтена ограниченность потенциала. В условиях ограничений по регулярному бюджету дальнейшее расширение регулирующих функций Комитета – если только не будут выявлены необходимые источники финансирования – может быть сведено на нет. Из трех сценариев наличия ресурсов, рассмотренных в разделе Р документа ECE/TRANS/2017/R.1, третий (сокращение бюджетов и передача функций другим органам) не встретил абсолютно никакой поддержки, хотя в период 2016–2017 годов ресурсы регулярного бюджета, выделяемые на подпрограмму по транспорту, фактически сократились.

19. Сегодня сотрудники уделяют много своего времени на совещания, связанные с конвенциями, административное сопровождение правовых инструментов и связь. Определенное время также отводится на техническую помощь и наращивание потенциала, что еще больше ограничивает скудные ресурсы. Как указали участники обсуждений, для достижения поставленных выше целей и решения текущих и новых задач необходимо рассмотреть возможность переноса акцента в работе в сторону программной и аналитической деятельности и деятельности по созданию потенциала. Рабочие группы, которые представляют собой кладезь знаний и опыта, необходимо более эффективно привлекать к работе по оказанию помощи в присоединении к конвенциям и другим правовым инструментам, которые входят в их сферу ведения, и в их осуществлении.

20. Так, многие ораторы из числа представителей стран, как являющихся, так и не являющихся членами ЕЭК ООН, подчеркнули важность оказания технической помощи и наращивания потенциала в интересах содействия требуемым подвижкам в деле принятия и последующего надлежащего осуществления конвенций, относящихся к ведению Комитета. В качестве части Организации Объединенных Наций секретариат несет ответственность за организацию политического диалога и технической помощи при поддержке аналитической работы, которая в приоритетном порядке ориентирована на продвижение регионального и субрегионального сотрудничества, а также на наращивание потенциала в целях оказания поддержки в присоединении к правовым документам и в их осуществлении. И все же нехватка персонала и дефицит ресурсов ограничивают способность секретариата выполнять эти функции на должном уровне, соизмеримом с ожидаемыми темпами глобального присоединения к соответствующим документам и масштабами их эффективного осуществления.

В. Институциональные соображения

21. В ходе обсуждений стало очевидным, что деятельность и роль Комитета нельзя оценивать в отрыве от других факторов. В результате деятельности 20 рабочих групп Комитета и более 40 групп экспертов и неофициальных групп, основная работа которых заключалась в административном сопровождении и дальнейшей разработке международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в результате работы 12 договорных органов (административных комитетов) Комитет стал своего рода хранителем 58 конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта. Ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту являются кульминационным событием, в ходе которого государствам-членам представляются результаты его работы.

В этой связи важно оценивать ситуацию в целом и рассматривать Комитет и его деятельность в увязке с работой Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, т.е. вместе с подпрограммой по транспорту ЕЭК ООН и ее секретариатом. Секретариат также обслуживает другие межправительственные органы, такие как Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции, а также договорные органы, т.е. административные комитеты 12 конвенций Организации Объединенных Наций и Исполнительный совет МДП. В сотрудничестве с ЭСКАТО он поддерживает Специальную программу Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии и ежегодно по очереди вместе с ЭСКАТО выполняет функции секретариата Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечению границ СПЕКА. Кроме того, в сотрудничестве с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ он обслуживает Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Он выполняет функции управления и надзора за проектами Трансевропейской автомагистрали «Север–Юг» и Трансевропейской железнодорожной магистрали. И наконец, с 2015 года он принимает у себя секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Все эти различные органы работают в условиях взаимовыгодного сотрудничества, чему способствуют услуги, оказываемые общим секретариатом.

22. В этой связи было указано, что на сегодняшний день Комитет обладает значительными «активами» и имеет здоровую основу, на которой можно строить работу. Он также располагает политическими и институциональными механизмами и возможностями для выполнения текущих и новых задач в будущем и тем самым может способствовать развитию устойчивых транспортных систем. Было сочтено важным, чтобы в стратегическом документе была рассмотрена далее связь между глобальным – региональным уровнем, значимость которой возросла в силу того, что в ведении Комитета находятся как глобальные по своему охвату, так региональные конвенции. Вместе с тем было подчеркнуто, что региональные аспекты работы следует рассматривать не как бремя, а как свидетельство содержательности и разносторонности профильной деятельности Комитета.

23. С другой стороны, было отмечено, что при любом рассмотрении вопроса о создании новых органов надлежит – в силу бюджетных ограничений и необходимости избегать дублирования с другими международными органами – руководствоваться соображениями разумности и эффективности с точки зрения затрат.

24. Ряд делегатов указали на то, что рабочие группы сталкиваются с задержками в принятии поправок к правовым документам, которые имеют крайне важное значение для своевременного обновления этих документов и поддержания их актуальности. Этот вопрос приобретает еще большее значение в силу быстрых темпов появления инноваций и новых технологий. Это означает, что задержки в адаптации документов снижают их значимость.

25. Была выделена проблема ресурсов, причем подчеркивалось, что ее решение является одним из ключевых аспектов, без которого невозможно сформировать прочную основу для принятия комплекса реалистичных, но в то же время далеко идущих приоритетных задач в работе Комитета.

26. Наконец, участники совещания согласились с тем, что обсуждение общей стратегии должно носить как можно более всеохватный характер и вестись на возможно более транспарентной основе; именно поэтому рабочие группы должны иметь возможность рассмотреть и обсудить стратегические документы и высказать по ним свои предложения.

III. Последующая деятельность в связи с семидесятой годовщиной Комитета и предстоящие шаги

27. Исходя из вышеизложенного, Комитет **приветствовал** обсуждение на заседании председателей его рабочих органов вопросов повышения роли Комитета в быстро меняющейся глобальной обстановке. Он **рассмотрел** также пути усиления роли Комитета и его рабочих органов в решении современных проблем и использовании возможностей в глобальном контексте в соответствии с резолюцией министров семьдесят девятой сессии КВТ от 21 февраля 2017 года, в том числе путем включения в круг ведения рабочих групп вопросов, связанных с реализацией целей устойчивого развития в сфере транспорта. Исходя из этого, рабочим группам следует рассмотреть вопрос о подготовке своего вклада в проект стратегии Комитета по внутреннему транспорту, который будет рассмотрен на сессии КВТ 2018 года, а при необходимости также проектов «дорожных карт» по реализации целей устойчивого развития. Для этого Комитет решил распространить краткое резюме стратегического документа (ECE/TRANS/2017/R.1) среди всех рабочих групп и предложил им представить свои замечания и рекомендации. При подготовке стратегического документа или «дорожных карт» рабочим группам следует также принимать во внимание ограниченность ресурсов и осознавать, что новые виды деятельности должны сопровождаться сокращением или прекращением одного или нескольких видов деятельности, если только не будет предоставлено внебюджетное финансирование.

28. Комитет **принял к сведению**, что резюме дискуссии в виде записки Председателя будет включено в доклад Комитета в качестве приложения после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании.

Приложение VIII

Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту «Курс на Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: роль, проблемы и возможности внутреннего водного транспорта» (22 февраля 2017 года)¹

Выводы координатора обсуждений

I. Введение

1. Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту была организована 22 февраля 2017 года по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН².
2. На конференции присутствовали более 60 участников из 16 стран, включая 8 стран, расположенных за пределами региона ЕЭК, а также от Европейского союза, различных речных комиссий, Международной организации труда (МОТ), Евразийской экономической комиссии, европейских отраслевых ассоциаций и ассоциаций судовладельцев, международных финансовых учреждений и других ключевых участников.
3. Программой конференции предусматривались основные доклады министров и обсуждения в рамках двух дискуссионных групп: дискуссионная группа 1 – межправительственное обсуждение на тему «Внутренний водный транспорт сегодня и завтра» и дискуссионная группа 2 – решение проблем внутреннего водного транспорта в различных речных бассейнах посредством региональной интеграции. В качестве координатора обсуждений выступал г-н М. Бустундий Навас, Европейский банк реконструкции и развития.
4. Конференцию открыла Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Э. Мольнар, которая произнесла вступительное слово, за которым последовало вступительное заявление заместителя Исполнительного секретаря ЕЭК ООН г-на А. Васильева.

II. Основные итоги и выводы

5. С первым основным докладом выступил Министр транспорта Российской Федерации г-н М. Соколов, за которым последовал доклад Государственного министра транспорта Республики Нигер г-н О.Х. Чиана.
6. Обсуждения в рамках дискуссионной группы 1 открыл Генеральный директор Департамента внутреннего водного транспорта Вьетнама г-н Хоанг Х.З., вслед за которым выступила Директор Департамента внутреннего судоходства Министерства морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши г-жа М. Немец-Бутрын, а за докладами последовало запланированное выступление Государственного секретаря по вопросам инфраструктуры Министерства морских дел, транспорта и инфраструктуры Республики Хорватия г-на Т. Михотича.

¹ Полный доклад о работе Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту издан в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/18 и размещен на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

² С выступлениями и докладами можно ознакомиться по адресу www.unecce.org/trans/events/2017/itc-70th-anniversary/high-levelmeetingoninlandwatertransport.html.

7. Обсуждения в рамках дискуссионной группы 2 открыл заместитель Генерального директора Генерального директората по мобильности и транспорту ЕК г-н М. Болдуин. Далее последовали выступления представителей речных комиссий: Генерального секретаря ЦКСР г-на Б. Джорджа и Генерального директора Секретариата ДК г-н П. Маргича.

8. Со стороны представителей судоходной отрасли и финансовых учреждений вкладом в обсуждения стали выступления Директора ЕФПВС г-на А. ван ден Босха; Генерального секретаря МАМС г-на Ф. Закарие; Генерального секретаря Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) и ИВР г-жи Т. Хакштайнер; Председателя Российской палаты судоходства г-на А. Клявина и представителя Группы Всемирного банка г-на Б. Ариуа.

9. Участники подчеркнули важное значение внутреннего водного транспорта для устойчивого функционирования национальных транспортных систем и его содействие социальному и экономическому развитию, в частности в регионах, не имеющих выхода к морю. Внутренние водные пути являются альтернативой автомобильному транспорту, и цель перевозок по ним заключается в оптимизации транспортных потоков, уменьшении заторов и сокращении транспортных и логистических расходов, причем соответствующие стратегические решения направлены на увеличение их доли и полное раскрытие потенциала. Налицо стремление реализовать все возможности для того, чтобы обеспечить полную интеграцию рек международного значения в международные транспортные коридоры. В странах, имеющих судоходные водные пути, стратегическая концепция устойчивого внутреннего водного транспорта представляет собой неотъемлемую часть национальных стратегий в данной области.

10. Участники отметили, что существующее положение в указанном секторе разнится в зависимости от экономических условий, установленных приоритетов и обязательств, связанных с инвестициями в этот вид транспорта. Тем не менее в данном секторе можно выявить общие проблемы, существующие на глобальном уровне, к которым относятся: ремонт и модернизация инфраструктуры, ликвидация существующих узких мест, увеличение пропускной способности внутренних портов; поддержание судоходности и реабилитация главных рек; укрепление административного потенциала; развитие современных технологий, стимулирование судостроительной отрасли и инноваций, а также обеспечение адекватной политики и решений в сфере инвестиций.

11. Участники согласились с тем, что улучшение транспортной сообщаемости имеет ключевое значение для целей устойчивости и региональной интеграции и предполагает развитие международных транспортных коридоров и смычек с другими видами транспорта.

12. Было упомянуто о том, что в силу регионального характера внутреннего водного транспорта приоритеты в речных бассейнах определяются их текущими потребностями и задачами. В данном случае роль речных комиссий и их вклад в обеспечение устойчивости заключается в том, чтобы посредством принятия правовых документов, согласования технических правил и профессиональных требований и поддержки инноваций на региональном уровне систематизировать усилия, направленные на обеспечение надлежащих условий судоходства и решение проблемы изменения климата. В этой связи было подчеркнуто, что для развития сектора и его деятельности желательно более активно привлекать частный сектор.

13. Участники указали, что внутреннему водному транспорту еще предстоит в полной мере раскрыть свой потенциал. Они согласились с тем, что следует принять меры для увеличения доли и повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта. Для достижения этой цели следует сосредоточиться на следующем:

- расширение роли внутренних водных путей как неотъемлемого элемента интермодальных цепей поставок, развитие интермодальности, внутренних портов;

- ликвидация узких мест и обеспечение надежного и бесперебойного функционирования внутренних водных путей на протяжении периода навигации;
- повышение инвестиций в сектор, разработка благоприятной финансовой, страховой, тарифной и налоговой политики, сопровождающейся мерами по обновлению флота и строительству новых судов;
- ликвидация административных препятствий и совершенствование законодательной базы;
- внедрение инноваций, современных технологий и обмена данными;
- обеспечение более сильной политической поддержки и представление интересов сектора на государственном и частном уровнях.

14. Участники указали, что повышение надежности и безопасности судоходства посредством инноваций и современных технологий, создание новых типов судов, использующих экологически чистые виды топлива, повышение экологичности флота и использование экологически чистой логистики открывают перспективы для развития этого сектора и способствуют достижению целей в области устойчивого развития и борьбе с изменением климата.

15. Участники особо подчеркнули роль Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов (в частности, Рабочей группы по внутреннему водному транспорту) в качестве форума для обмена опытом и передовой практикой в данном секторе с упором на: общеевропейский аспект внутренних водных путей и портов, согласование правил судоходства и технических предписаний, поощрение скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей, разработку стратегических рекомендаций и административное сопровождение международных конвенций, касающихся внутреннего водного транспорта. Участники подчеркнули, что значительные результаты были достигнуты благодаря сотрудничеству между ЕК, речными комиссиями, ЕЭК ООН, международными объединениями и другими ключевыми субъектами, и особо указали на необходимость дальнейших усилий такого рода для содействия развитию внутренних водных путей.

16. Участники упомянули о роли внутренних водных путей в достижении целей в области устойчивого развития. В качестве возможных мер по содействию сектору на глобальном уровне было предложено рассмотреть возможности разработки глобальной базы данных с картами внутренних водных путей, а также создания сети экспертов и заинтересованных субъектов в области внутреннего водного транспорта посредством проведения регулярных встреч, таких как Глобальная конференция по внутреннему водному транспорту, с использованием платформы КВТ или виртуальных соединений. Было решено, что все вопросы, рассмотренные на конференции, могут стать надежной основой для подготовки Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту, с тем чтобы создать возможности для дальнейшего развития этого сектора.

17. Совещание экспертов по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту состоялось во второй половине дня 22 февраля 2017 года. Доклад о работе этого совещания издан в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19 и размещен на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

Приложение IX

Конференция ЕЭК ООН/КВТ–ЮНЕП на тему «Более экологичные подержанные автомобили как фактор улучшения качества воздуха и снижения выбросов, влияющих на климат» (20 февраля 2017 года)

Выводы координатора обсуждений

I. Введение

1. Конференцию ЕЭК ООН/КВТ–ЮНЕП открыл Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-н К. Фриис Бах. Он подчеркнул ключевую роль транспорта в обеспечении мобильности для населения и для бизнеса. Транспортom люди добираются на работу, в учреждения здравоохранения и образования, и в тоже время транспорт дает доступ к рынкам и является важнейшим звеном любой системы организации поставок. При этом Исполнительный секретарь особо отметил, что отрицательное воздействие работы автотранспорта на здоровье людей и окружающую среду по причине использования топлива на основе нефтепродуктов – это актуальная проблема, требующая постоянных и последовательных усилий по ее решению. Он рассказал о деятельности КВТ и функционирующего под его эгидой Всемирного форума WP.29, которая направлена на уменьшение отрицательного воздействия дизельных и бензиновых двигателей на экологию; при этом он уделил особое внимание стандартам и нормативам на выбросы, разработанным Комитетом и форумом для двигателей новых автомобилей, и временным рамкам их внедрения. Исполнительный секретарь подчеркнул, что столь же важен контроль соблюдения действующих жестких требований по ограничению воздействия находящихся в эксплуатации транспортных средств на окружающую среду, отметив, что Предписание № 1 в рамках Соглашения 1997 года о периодических технических осмотрах определяет надлежащий режим, который государства могут применять для данной цели. Он также подчеркнул активную роль ЮНЕП в переходе на более экологичные и технологичные автомобили, упомянув инициативы организаций в этой области, включая Глобальную инициативу по экономии топлива и Партнерство в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств (ПЧТТ). Означенные инициативы направлены на поддержку тех стран, которые вводят в действие стандарты на более экологичные автомобили, а также законы, способствующие импорту подержанных автомобилей с меньшим отрицательным воздействием на окружающую среду. Исполнительный секретарь напомнил, что улучшение характеристик экологической безопасности автомобилей – ключ к достижению многих целей устойчивого развития, определяемых Повесткой дня на период до 2030 года, и что неотложные действия в этом отношении особенно актуальны в странах с низким и средним уровнями дохода. При этом он подчеркнул, что требуются общие усилия и разделение ответственности для выработки эффективных решений по созданию такой системы, в рамках которой подержанные автомобили, экспортируемые из государств с высоким уровнем дохода и ввозимые государствами с низким и средним уровнями дохода, покидают страну происхождения и прибывают в место назначения в удовлетворительном состоянии, не представляя угрозу для здоровья людей и экологии.

2. В качестве координатора Конференции выступал д-р Л. Фултон из Института транспортных исследований при Калифорнийском университете, Дэвис. В рамках мероприятия состоялось три заседания с выступлениями основных докладчиков и проведением последующих обсуждений; завершающим сегментом Конференции явилось подведение итогов:

- a) Заседание I: Современное состояние и тенденции рынка подержанных автомобилей; стратегические подходы к регулированию оборота подержанных транспортных средств
- д-р Л. Фултон, Институт транспортных исследований, КУ, Дэвис – «Влияние подержанных автомобилей на изменение климата и загрязнение воздуха в глобальном масштабе»;
 - г-н Р. де Йонг, руководитель Отдела транспорта, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде – «Обзор нынешних стратегических подходов в развитых и развивающихся странах мира»; и
 - г-жа Э. Мольнар, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН – «Необходимость сдвига парадигмы в отношении транспортных средств и роли Комитета по внутреннему транспорту».
- b) Заседание II: Примеры национальной политики и отраслевого опыта: развивающиеся и развитые страны
- г-жа Б. Лорц, Европейская комиссия, Генеральный директорат по окружающей среде – «Осуществление директивы по ТСВСЭ и руководящих указаний ЕС, касающихся перевозки отходов автотранспортными средствами»;
 - г-жа С. Гомес Гарридо, Главное управление дорожного движения Испании – «Законодательство Испании в области экспорта подержанных автомобилей»;
 - г-н Э. Фернандес, Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) – «Периодические технические осмотры как фактор повышения экологичности и безопасности подержанных автомобилей»;
 - д-р Г. Мельхарт, институт ОЕКО, Германия – «Возможные стратегические подходы к решению тех экологических проблем в странах с низким и средним уровнями дохода, которые обусловлены использованием подержанных автомобилей»;
 - г-н Т. Шынар, директор странового отделения (Казахстан) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – «Импорт подержанных транспортных средств как инструмент обновления автопарка и привнесения новых технологий»;
 - г-н Г. Банага Баинги, помощник директора управления, Министерство энергетики и минеральных ресурсов – «Стоящие перед Угандой проблемы ввиду того, что средний возраст ввозимых в страну автомобилей составляет 16,5 лет»; и
 - г-н С. Ман Шрестха, генеральный директор Департамента транспорта, Непал – «Задачи разработки национальной политики регулирования оборота подержанных транспортных средств в Непале».
- c) Заседание III: Обзор возможных решений
- i) Нынешние инициативы по продвижению более экологичных подержанных автомобилей
- г-н В. Нисслер, ЕЭК ООН;
 - г-жа Е. Димитреску, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

- ii) Взгляд с позиции стран, регулирующих оборот подержанных автомобилей
 - г-н С. Ялегама, директор отдела планирования, Министерство национальной политики и экономики Шри-Ланки;
 - г-жа Р. Асариотис, руководитель Секции по вопросам политики и законодательства, ЮНКТАД.
- d) Завершение заседаний/дискуссий: на пути к согласованной глобальной повестке дня
 - координатор: д-р Л. Фултон, Институт транспортных исследований, КУ, Дэвис.
- e) Движение вперед и новые шаги в этом направлении
 - г-н Я. Дусик, директор, Региональный представитель Европейского регионального бюро Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

3. В этом мероприятии приняли участие почти 100 участников из 30 стран, включая 21 страну за пределами региона ЕЭК, представители департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, Европейского союза, международных и неправительственных организаций, а также научных кругов.

II. Основные выводы

A. Заседание I – Современное состояние и тенденции рынка подержанных автомобилей; стратегические подходы к регулированию оборота подержанных транспортных средств

4. Координатор конференции д-р Фултон выступил с обзором глобальных тенденций рынка подержанных автомобилей и их влияния на качество воздуха и состояние окружающей среды. Он также рассказал о политике тех стран, которые реально обеспокоены качеством ввозимых подержанных транспортных средств и в связи с этим, в частности, налагают ограничения на возраст импортируемых автомобилей, устанавливают прямые запреты и жесткие требования соответствия природоохранным нормативам, стимулируют приобретение автомобилей на альтернативном топливе. Торговле подержанными автомашинами следует уделять пристальное внимание, так как ее предметом являются автомобили более низкого качества – как с точки зрения безопасности, так и с точки зрения воздействия на окружающую среду. Установление прямой зависимости между возрастом автомобиля и содержанием CO₂ в его выхлопе/уровнем выбросов из его двигателя в атмосферу – прямой результат усилий Японии, Соединенных Штатов Америки и стран Европы, направленных на сокращение выбросов от автомобилей. Оратор отметил, что сегодня качество топлива в большинстве стран отвечает минимальным требованиям или превосходит их, в связи с чем уже не актуальны опасения того, что качество местного топлива сведет на нет эффект от снижения выбросов двигателями современных автомобилей или отрицательно скажется на двигателях автомашин более ранних годов выпуска. В то же время он обозначил другую проблему: новые модели, разработанные специально для развивающихся стран, не соответствуют основным экологическим стандартам и стандартам безопасности, в то время как подержанные автомобили недавних годов выпуска, прибывающие с японского, американского и европейского рынков, отвечают этим стандартам и оборудованы по последнему слову техники.

5. Г-н де Йонг заявил, что импорт и экспорт подержанных автомобилей увеличивается, в том числе за счет роста личных доходов граждан тех стран, которые ввозят автомашины. В то же время суммы таких свободных денежных средств у населения невелики и позволяют приобретать только старые автомобили с высоким содержанием вредных веществ в выбросах. Он подчеркнул, что регулирование оборота подержанных транспортных средств состоит не в том, чтобы вводить в действие заградительные пошлины и налоги на владение такими автомобилями или ограничивать автомобилизацию как таковую, а в том, чтобы принимаемые меры сделали потоки ввозимых автомобилей с пробегом чище и «зеленее». Он отметил, что многие страны-импортеры имеют в своем законодательстве положения, касающиеся подержанных транспортных средств, при этом снижение воздействия на окружающую среду достигается принятием соответствующих стандартов и нормативов, ограничением на возраст ввозимых автомобилей, целевыми налоговыми льготами. Со стороны экспортера той же цели достигают ограничения на вывоз и/или проверки на соответствие предлагаемых к продаже автомобилей стандартам. В то же время многие развивающиеся страны вообще никак законодательно не регулируют данный рынок, в частности это касается большого числа государств Африки и Центральной Америки. Оратор подчеркнул важность сбора данных. Сегодня получить даже самое приблизительное представление об обороте подержанных автомашин и основных маршрутах их перемещения сложно по причине недостатка сведений на глобальном уровне. В заключение г-н де Йонг отметил пользу глобального подхода к проблеме воздействия подержанных автомобилей на экологию, поскольку только на его основе возможно согласование применяемых правил и нормативов, реальная экономия затрат на топливо и техобслуживание, снижение вредных для здоровья людей последствий эксплуатации транспортных средств с пробегом.

6. Г-жа Мольнар подчеркнула, что мобильность – это залог экономического роста. Разрабатываемые стратегические подходы должны, с одной стороны, обеспечивать экономический рост за счет удовлетворения потребности в мобильности, а с другой стороны, предусматривать жесткие природоохранные нормативы. Г-жа Мольнар представила обзор правовых документов ЕЭК ООН в области транспорта, программ и мероприятий Комитета по внутреннему транспорту, а также инструментов, применяемых Отделом, которые могут помочь странам разработать и ввести в действие собственные регламенты оборота подержанных автомобилей; речь, в частности, идет о Соглашении 1997 года о периодических технических осмотрах и инструменте ForFITS для оценки воздействия проводимой политики на снижение выбросов.

7. Координатор предоставил слово желающим выступить в рамках дискуссии. Представитель Отдела окружающей среды ЕЭК ООН рассказал о Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния и прилагаемом к ней Гетеборгском протоколе. Протокол содержит руководящий документ по методам ограничения выбросов из мобильных источников. Этот документ направлен на предоставление Договаривающимся сторонам рекомендаций по выбору оптимальных методов устранения загрязнения от мобильных источников выбросов с учетом самых совершенных и доступных на сегодня технологий.

8. Представитель Глобальной программы НКАП заявил, что воздействие на окружающую среду подержанных автомобилей – большая проблема, которой не уделялось должного внимания. При этом не меньшей, с его точки зрения проблемой, является безопасность таких транспортных средств. Согласованный поиск решения обеих проблем одновременно поможет снизить затраты и добиться лучших результатов. Целесообразно применение системного подхода, охватывающего топливо, характеристики транспортных средств и их безопасность. Оратор настоятельно поддержал ограничения на ввоз автомобилей старше пяти лет, однако указав, что новые автомашины, реализуемые на развивающихся рынках, имеют худшие показатели выбросов в атмосферу и безопасности, чем подержанные. Так, новые модели выпуска 2016 года, разработанные

для развивающихся стран и продаваемые в этих странах, не имеют систем электронного контроля устойчивости (ЭКУ), т.е. самого важного – после ремней безопасности – изобретения для защиты водителя и пассажиров. Безопасность эксплуатации автомобиля, включая наличие ЭКУ, должна войти в перечень обязательных параметров для разрешения на его импорт. Глобальная программа НКАП располагает данными о реальном статусе таких «новых» автомобилей в плане безопасности.

9. Представитель компании «СИТАК-Африка» подчеркнул, что его организация разделяет озабоченность вопросами безопасности и перемещения материалов. Развитие сети железных дорог в Африке будет способствовать изменению транспортной модели, особенно в части сокращения доли дорожных грузоперевозок, что приведет к заметному снижению выбросов в атмосферу из двигателей транспортных средств.

10. Представитель Всемирного банка рассказал о взаимодействии Банка с правительствами африканских государств в области ввоза подержанных автомобилей. По его мнению, руководствоваться только данными о возрасте подержанных транспортных средств при принятии законодательных ограничений на их импорт недостаточно. И на выбросы из двигателей таких автомашин, и на их безопасность влияет то, как именно эти транспортные средства эксплуатировались и обслуживались их первоначальными владельцами. Оратор подчеркнул, что любые правила и нормативы должны применяться последовательно. Особенно важно, чтобы потребители в странах-импортерах имели доступ к точной информации о безопасности подержанных автомобилей и об их воздействии на окружающую среду. Соответственно, нужно решить вопрос надежного перемещения вышеуказанных сведений совместно с автомобилем, с учетом того, что с его регистрационными приборами до отправки, в пути следования и по прибытии могут проводиться несанкционированные манипуляции.

11. Представитель Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде отметил, что больше всего подержанных автомобилей продается через Интернет, при этом основная информация по безопасности и экологичности транспортного средства не предоставляется. Когда автомашина поступает в страну назначения, запрашивать такую информацию слишком поздно. Импортёры и экспортеры должны активно обмениваться вышеуказанными сведениями. Помимо загрязнения окружающей среды и воздуха торговля подержанными автомобилями имеет много других аспектов, вызывающих озабоченность, в том числе связанных с безопасностью, субсидиями на приобретение автомобилей, стимулированием перехода на альтернативные виды топлива.

12. Представитель Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН напомнил, что присоединение к правовым документам Организации Объединенных Наций по транспорту, в частности к Глобальным соглашениям 1958 и 1997 годов, обеспечивает Договаривающимся сторонам основу для разработки и принятия таких законов, которые свели бы на нет текущее отрицательное воздействие импорта подержанных автомобилей на безопасность и состояние окружающей среды в их странах.

В. Заседание II – Примеры национальной политики и отраслевого опыта: развивающиеся и развитые страны

13. Г-жа Лорц представила обзор нормативных документов, регулирующих оборот транспортных средств с выработанным ресурсом (подлежащих утилизации) на территории Европейского союза (ЕС). С 1990-х годов в ЕС уделяется самое пристальное внимание проблемным видам отходов; за это время законодательно закреплено повышение ответственности производителя – приняты четкие нормы утилизации и пригодности к повторной переработке. Обязанностью производителей и государств-членов является организация сбора и переработки транспортных средств с выработанным ресурсом. Постоянные усилия

направлены на повышение процента утилизируемых автомобилей. В то же время значительное число списанных автомобилей (3,5 млн) так и не добираются до утилизационных площадок и как бы «исчезают». Таможенные службы получили четкие инструкции относительно того, как отличить автомобили с пробегом и автомобили, подлежащие обязательной утилизации по Базельской конвенции; в частности, первые должны иметь документ о пригодности к эксплуатации.

14. Г-жа Гомес Гарридо в своем выступлении коснулась Закона о безопасности дорожного движения от 2015 года. Этот закон предусматривает вывод из оборота тех автомобилей, которые не отвечают минимальным требованиям безопасности и экологичности, а также предотвращает их экспорт в другую страну. Автомобиль, который в развитой стране подлежит утилизации и не пригоден к дальнейшей эксплуатации, не должен переправляться в другие государства. В настоящее время Испания разрабатывает правила оборота транспортных средств, в которых будет определено, какие автомобили могут экспортироваться на основе таких критериев, как оснащенность средствами активной и пассивной безопасности, год выпуска, рейтинг по Европейской программе НКАП и пробег. Водители и пассажиры автомашин, возраст которых составляет семь и более лет, имеют в два раза более высокий риск погибнуть в результате ДТП. Оратор подчеркнула, что обязанность государства – обеспечить, чтобы транспортные средства, несущие угрозу тем, кто в них находится, не экспортировались.

15. Г-н Фернандес подчеркнул важность соответствия транспортных средств природоохранным требованиям и стандартам безопасности от момента постановки на учет и до утилизации, включая любые автомобили, пересекающие границу страны. Ограничение на импорт или экспорт подержанных автомобилей в зависимости от их года выпуска не может считаться универсальным средством достижения этой цели с учетом необходимого ремонта и возможных незаконных манипуляций с системами и приборами автомобилей, а также запчастями к ним. Предотвращение махинаций с компонентами и узлами автомобилей, а также их регулярное техническое обслуживание крайне важны для того, чтобы автопарк страны соответствовал установленным стандартам.

16. Д-р Мельхарт представил анализ оборота автомобилей в ЕС, включая статистику за 2014 год по экспорту подержанных автомобилей из ЕС, содержащую данные о числе автомобилей, их стоимости и о странах назначения. Он подчеркнул, что снятие с экспортируемых автомобилей устройств ограничения выбросов, включая каталитические преобразователи и дизельные сажевые фильтры, все еще является проблемой. В странах-экспортерах автомобили могут регулярно проходить технические проверки, однако правила/рекомендации относительно того, какой автомобиль считается выведенным из эксплуатации, слишком расплывчаты (притом что соответствующие нормативы должны носить обязательный характер). Оратор заявил, что экспортирующая сторона могла бы взять на себя обязательство снабжать транспортные средства свидетельствами проверки технического состояния. Тем не менее, он порекомендовал странам-импортерам не оставаться в стороне и принять меры для обеспечения того, чтобы ввозимые в них автомобили были годны к эксплуатации и соответствовали бы всем действующим стандартам безопасности и охраны окружающей среды.

17. Г-жа Шынар рассказала о программе РЭСЦА, которая сегодня направлена на финансирование инфраструктурных проектов и совершенствование законодательства региона в приоритетных областях, одной из которых является транспорт, прежде всего автомобильный. Она подчеркнула, что эксплуатация подержанных автомашин крайне негативно сказывается на экологии региона. Оратор поделилась региональным опытом, особо отметив, что внедрение экологического стандарта Евро-4 положительно повлияло на национальный автопарк Казахстана, а в комплексе с гибкой шкалой стоимости постановки на учет, зависящей от возраста автомобиля, – привело к существенным улучшениям.

18. Г-н Нтангегерва подчеркнул, что долгосрочная стратегия Восточноафриканского сообщества нацелена на придание законодательной силы ограничению на ввоз подержанных автомашин возрастом свыше двух лет. В краткосрочной перспективе на повестке дня стоит принятие решения об обязательных техосмотрах. Он также отметил необходимость гармонизации минимальных стандартных требований, предъявляемых к транспортным средствам. Оратор указал, что уже началась разработка стратегии развития интермодальных перевозок и что ее цель – переход к дорожному транспорту, в большей мере отвечающему концепции устойчивого развития.

19. Г-н Банага Баинги рассказал о состоянии дорожного транспорта Уганды. Основными факторами, определяющими тенденции в данном секторе, являются недостаточная развитость инфраструктуры и общественного транспорта, а также низкий уровень доходов населения, в силу чего большинство жителей не могут позволить себе приобрести автомобиль хорошего качества. Оратор указал, что основная проблема заключается не в подержанных автомашинах как таковых, а в несоответствии их значительной доли на рынке Уганды стандартам в плане пригодности к эксплуатации. При этом он подчеркнул, что если жестко придерживаться требований в отношении периодических технических осмотров, то огромная часть дорожного транспорта страны должна быть просто изъята из оборота. Интернет-сайты по продаже подержанного автотранспорта, которые являются основной платформой для торговли автомобилями с пробегом в Уганде, не предоставляют потенциальным покупателям надлежащей и достаточной информации о состоянии предлагаемых автомобилей. Когда эти транспортные средства попадают на рынок, слишком поздно применять к ним требования соответствия минимальным экологическим стандартам и стандартам безопасности. В заключение оратор призвал государства-экспортеры подержанных автомобилей и международные организации объединить усилия для того, чтобы разработать такую систему, которая в первую очередь поставила бы заслон экспорту автомобилей, не пригодных к эксплуатации, еще в странах их происхождения.

20. Г-н Ман Шрестха представил политику в отношении импорта подержанных автомобилей, которой придерживается Непал, рассказал о законодательных мерах, направленных на борьбу с выбросами, и о тех трудностях, с которыми сталкиваются власти страны. Непал полностью зависим от импорта автомобилей. Национальный парк на 78% состоит из двухколесных транспортных средств. В страну разрешен ввоз только новых автомобилей, а импорт автомобилей с пробегом или подержанных автомобилей запрещен/ограничен. Ввозимые транспортные средства должны соответствовать экологическому стандарту Евро-3 по выбросам, импорт электромобилей поощряется освобождением от таможенных пошлин. Владельцы автотранспорта должны получить так называемые «зеленые наклейки», т.е. свидетельства соответствия нормам выбросов; исключение сделано только для тракторов, бульдозеров, автокранов, катков и экскаваторов. Для различных видов автотранспорта и топлива установлены дифференцированные нормативы. Оратор указал, что высокие импортные пошлины на транспортные средства составляют важную часть национального дохода. Либерализация правил на ввоз подержанных автомобилей может, таким образом, привести к сокращению поступлений в бюджет. Кроме того, будет гораздо сложнее контролировать соблюдения нормативов по выбросам, а также перекрыть приток старых автомобилей и автомашин, не соответствующих стандартам, из соседних стран, поскольку сегодня в Непале отсутствуют эффективные механизмы отслеживания автомобилей и проверки состава их выхлопов. Правительство Непала приняло решение запретить с 1 марта 2017 года использование в долине Катманду общественных транспортных средств возрастом свыше 20 лет. Это поможет снизить уровень загрязнения воздуха, сократит число дорожно-транспортных происшествий и уменьшит общие затраты на автотранспорт, так как новые автомобили дешевле в техобслуживании и содержании и потребляют меньше топлива. В заключение оратор перечислил те шаги, которые должны предшествовать решению Непала об отмене запрета на импорт в

страну подержанных автомобилей; в их число входит введение в действие и реализация на практике жестких критериев и стандартов для ввозимых автомашин с пробегом, разрешение ввоза автомобилей только из развитых стран, таких как Германия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Япония и пр., а также обеспечение строгого контроля пересечения границы автотранспортом.

21. В ходе дискуссии, развернувшейся после запланированных выступлений, участники затронули целый ряд поднятых в них вопросов. Представитель организации ОЕКО сообщил об ответе властей европейских портов на запрос, направленный его организацией: администрации портов заявили, что у них нет возможности проводить выборочные проверки транспортных средств на причалах. Представитель Барбадоса рассказал о том, что ввод правительством его страны ограничения на ввоз автомашин старше четырех лет оказался губительным для импортеров. Теперь власти хотят увеличить возраст таких автомобилей до пяти и более лет, но с их обязательным ежегодным техосмотром. Представитель Всемирного банка указал на положительный пример Новой Зеландии: согласно правилам этой страны, осмотр автомобилей проводится в портах экспорта и импорта.

С. Заседание III – Обзор возможных решений

22. Г-н Нисслер рассказал о деятельности Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), его Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды, а также дал обзор правил Организации Объединенных Наций, касающихся выбросов загрязнителей воздуха транспортными средствами. Он представил Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах и его основные элементы, включая Предписания № 1 и 2, посвященные вопросам охраны окружающей среды и периодическим техническим осмотрам транспортных средств в отношении их пригодности к эксплуатации, соответственно.

23. Г-жа Димитреску представила обзор глобальных усилий по продвижению более экологичных подержанных транспортных средств и поделилась мыслями в отношении преимуществ глобального подхода. Эффективный глобальный подход возможен только по линии государственно-частного партнерства. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде уже причастна к деятельности целого ряда ведущих глобальных государственно-частных партнерств, которые в настоящее время начинают уделять более пристальное внимание проблемам, связанным с подержанными автомобилями. Партнерство в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств может стать оптимальной площадкой для реализации согласованной глобальной программы по заполнению рынка более экологичными подержанными автомобилями.

24. Г-н Ялегама привел в пример Шри-Ланку, где дальновидная национальная политика способствует переходу на подержанные автомобили лучшего качества и прорыву в использовании более чистых технологий. Шри-Ланка ввела налогообложение автомобилей с большим объемом двигателя, ограничения на импорт автомашин старше трех лет, высокие налоговые ставки на автомобили с двигателями внутреннего сгорания и сниженные – на автомобили с гибридными двигателями и электромобили. Он отметил, что результатом этой политики стало общее улучшение состояния национального автопарка (также благодаря обязательному техосмотру), увеличение доли небольших автомобилей и рост доходов госбюджета. Ожидается, что соответствующие налоговые поступления достигнут уровня, который был до 2015 года, когда был введен учет транспортных средств, и что принятые меры сделают дороги страны более свободными от заторов и пробок. При этом ставка налога не связана с годом выпуска транспортного средства. Один и тот же налог действует для всех автомобилей, однако он препятствует импорту более старых автомашин.

III. Завершение заседаний и дискуссий: на пути к согласованной глобальной повестке дня

25. По результатам выступлений за день и последующей дискуссии участники определили ряд тем, которые надлежит рассмотреть и обдумать всеми заинтересованными сторонами в ходе продолжающегося диалога по вопросу о повышении экологичности подержанных автомобилей. Координатор подвел итог дискуссии, определив семь основных областей для дальнейшего рассмотрения:

- Необходимость получения более полной информации о покупателях подержанных автомобилей в тех странах, куда они импортируются. Точная информация должна поступать от экспортеров.
- Необходимость ограничения на ввоз автомашин по году выпуска и по дополнительным параметрам.
- Применение методов стимулирования перехода на более экологичные технологии; предоставление доступа к кредитам на приобретение новых автомобилей.
- Проведение проверки и осмотра экспортируемых автомобилей как в стране экспорта (проверка на месте и выборочная проверка), так и в стране импорта. Уделение особого внимания существующему национальному автопарку, с учетом общих правил утилизации и в применении к поступающим по импорту автомашинам.
- Разделение бремени ответственности за повышение экологичности и безопасности национального автопарка в странах-импортерах диктует необходимость согласованного принятия экспортерами и импортерами соответствующих мер в пределах своей юрисдикции.
- Необходимость более широкого обсуждения проблемы утилизации непригодных для эксплуатации автомобилей в странах-импортерах, при этом рекомендации и директивы по поводу перемещения отходов требуют рассмотрения на национальном уровне.
- В настоящее время налицо явный дефицит точных и достоверных данных, который должен быть устранен. Это необходимо для дальнейшего изучения оборота авторынка, сопутствующей информации о маршрутах перемещения автомобилей, обстоятельной оценки альтернативных стратегий с точки зрения затрат и преимуществ, а также выяснения существующих возможностей отслеживания информации об автомобилях.

IV. Движение вперед и новые шаги в этом направлении

26. Г-н Дусик подвел итоги обсуждений на конференции, резюмировав основные выводы и рекомендации:

- Подержанные автомобили представляют собой важную проблему, решение которой необходимо не только в связи с угрозами для здоровья, окружающей среды и климата, но также для обеспечения безопасности дорожного движения.
- На национальном уровне существует много различных подходов к регулированию импорта подержанных автомобилей – жесткое регулирование, налоговые льготы, кампании по просвещению населения, ограничения на ввоз автомобилей старше определенного года выпуска, прямые запреты, – но отсутствует какая-либо единая модель или общий знаменатель. В связи с этим и исходя из опыта можно сделать вывод, что решение проблемы импорта подержанных автомобилей должно быть системным.
- Отсутствует согласованный подход – многие страны преследуют совершенно разные цели и придерживаются разной политики.

- Параллельно с анализом рынка подержанных автомобилей в странах-импортерах следует оценить ситуацию с топливом (его доступность и качество), поскольку заправка более экологически чистым топливом более экологичных автомобилей ведет к значительному сокращению уровня выбросов.
- Импортеры сталкиваются с целым рядом проблем, среди которых: необходимость проверки автомобилей еще до их экспорта, ограничения на импорт в определенную страну, удаление фильтров с автомобилей перед экспортом или иное манипулирование со встроенными технологиями, обязательное предоставление потребителю необходимой информации и пр.
- Во избежание лазеек должен быть предусмотрен комплекс согласованных ответных мер, одновременно касающихся как экспорта, так и импорта.
- Присоединение к правовым документам ЕЭК ООН, касающимся транспортных средств и подержанных автомобилей, равно как их применение странами-импортерами может оказаться весьма плодотворным при решении этими странами задач по контролю воздействия на окружающую среду и повышению безопасности национальных автопарков (Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах).
- Партнерство в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств может стать оптимальной площадкой для реализации согласованной глобальной программы по заполнению рынка более экологичными подержанными автомобилями.
- Пример Шри-Ланки показывает, что комбинированная политика на основе дальновидного подхода способствует пополнению национального автопарка более экологичными подержанными автомобилями и ускоренному переходу на использование более чистых технологий.
- Потребители в странах, куда поступают подержанные автомашины, нуждаются в информации об экологических характеристиках таких транспортных средств перед их покупкой/постановкой на учет. Экспортирующие компании обязаны предоставлять такую информацию.
- Ускоренному переходу на более экологичные технологии может способствовать политика диверсификации цен (ставок налогов) и/или применение налоговых льгот.
- Осмотр и проверка подержанных автомобилей могут проводиться по трем схемам: до экспорта, при импорте и в ходе эксплуатации (включая выборочные проверки на местах). Самая важная проверка – та, которая предшествует экспорту.
- Разделение ответственности между странами с низким уровнем доходов, которые ввозят подержанные автомобили, и странами с высоким уровнем доходов, которые эти автомобили экспортируют, за нормативное регулирование и за применение регламентов – залог прибытия в импортирующие страны только таких транспортных средств, которые соответствуют экологическим стандартам и требованиям безопасности.
- Требуется более глубокое изучение тенденций рынка подержанных автомобилей, в частности их оборота и основных маршрутов их перемещения.
- Реагирование на проблемы, связанные с подержанным автотранспортом, должно осуществляться комплексно: от ограничений на возраст ввозимых автомобилей до налоговых льгот и последовательного применения стандартов и нормативов на стадиях экспорта, импорта и эксплуатации транспортных средств.

Приложение X

Объединенная рабочая встреча ЕЭК ООН–ИБР, посвященная конвенциям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, и стартовое совещание по реализации совместного проекта ЕЭК ООН–ИБР, направленного на расширение региональной сообщаемости посредством использования географической информационной системы (ГИС) (22 февраля 2017 года)

I. Введение

1. Рабочую встречу ЕЭК ООН–ИБР открыл Вице-президент по сотрудничеству и национальным программам Исламского банка развития г-н С. Ака. Он поздравил Комитет с его семидесятой годовщиной и отметил, что соглашения, генеральные планы и конвенции, разработанные КВТ, заложили фундамент комплексной трансграничной мобильности. Группа Исламского банка развития (ГИБР), образованная 57 государствами-участниками с четырех континентов для многосторонней поддержки развития стран исламского мира, полностью разделяет цели и задачи КВТ. Сегодня транспортная отрасль получает «львиную долю» финансирования по линии ГИБР. За последние два года общий объем операций ГИБР в транспортной сфере составил 3,5 млрд долл. США. С 2014 года ГИБР в своих отчетах регулярно сообщает об успешной реализации финансируемых ею транспортных проектов. Уже к 2015 году все до одного проекты строительства дорог включали в себя применение средств обеспечения дорожной безопасности. В 2011 году ГИБР и ЕЭК ООН подписали протокол о намерениях, воплотившийся в конкретные действия, направленные на практическое применение транспортных конвенций ООН в странах – участницах ИБР, а также на создание базы данных региональной транспортной географической информационной системы (ГИС). Ожидается, что платформа ГИС возьмет на себя функции «наблюдателя» за движением внутреннего транспорта в соответствующем регионе.

2. В качестве координаторов рабочей встречи выступали г-н М. Мирзаи Кахаг (ИБР) и г-н К. Алексопулос (ЕЭК ООН). В рамках мероприятия состоялось два заседания с выступлениями основных докладчиков и проведением последующих обсуждений:

- а) Заседание I: Стартовое совещание по реализации проекта ГИС «Расширение сообщаемости региональной транспортной инфраструктуры и создание базы данных транспортной географической информационной системы (ГИС)»
 - г-н М. Мирзаи Кахаг, старший специалист по вопросам сотрудничества – представление совместного проекта ЕЭК ООН и ИБР;
 - г-н К. Алексопулос, Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН – сообщение о двух исследованиях, которые будут проведены в рамках проекта: «Инновационные решения для финансирования транспортной инфраструктуры» и «Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры»;
 - г-н М. Даган, Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН – презентация программных приложений для ГИС и карт ГИС.

- b) Заседание II: Основные транспортные конвенции Организации Объединенных Наций
- г-н А. Боутен – Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года);
 - г-н В. Нисслер – Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах Организации Объединенных Наций (ГТП ООН), Соглашение 1958 года о принятии единообразных технических предписаний (Rev.2), Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 года);
 - г-жа С. Мансьон, г-жа А. Мирей Диас – Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);
 - г-н Р. Новак – Конвенция 1968 года о дорожном движении, Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах, Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)/Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ); и
 - г-н К. Алексопулос – единое железнодорожное право.

3. В этом мероприятии приняли участие почти 50 участников из 13 стран, представители департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, международных финансовых учреждений, а также международных и неправительственных организаций.

II. Основные выводы

A. Заседание I – Стартовое совещание по реализации совместного проекта ЕЭК ООН-ИБР, направленного на расширение региональной сообщаемости посредством использования географической информационной системы (ГИС)

4. Первое заседание было посвящено реализации совместного проекта ЕЭК ООН-ИБР по расширению региональной сообщаемости за счет использования географической информационной системы. Данный проект включает четыре различных компонента: создание базы данных ГИС, подготовка перечня потенциальных инвестиционных проектов и определение их первоочередности, а также проведение двух региональных исследований на следующие темы: «Сопоставительный анализ затрат на строительство, содержание и обслуживание транспортной инфраструктуры» и «Организация мультидонорских кредитных линий для финансирования проектов регионального сотрудничества и интеграции (РСИИ)».

5. Создание базы данных ГИС: планируется создание приложения для транспортной географической информационной системы, с помощью которого будет производиться анализ, распределение и визуализация данных и информации по транспортной инфраструктуре, включая сведения о международных транспортных операциях и маршрутах движения коммерческих грузов в государствах – участниках ИБР, странах ОЭС, а также странах, присоединившихся к инициативе ЕЭК ООН по развитию ЕАТС. Данная задача будет решаться путем приобретения и необходимой настройки программного обеспечения ГИС, а

также создания базы данных ГИС для транспортных сетей и сопутствующей инфраструктуры, для инфраструктурных проектов (группируемых по категориям «в стадии разработки», «планируемые», «финансируемые» и «нефинансируемые»), равно как для потоков коммерческих и иных грузов.

6. Подготовка перечня потенциальных инвестиционных проектов и определение их первоочередности: решение данной задачи будет включать в себя сбор данных и информации об инвестиционных проектах, целью которых является как строительство отсутствующих звеньев и компонентов региональной транспортной системы, так и обновление или модернизация существующих транспортных сетей. Такой портфель проектов с расстановкой их приоритетов ляжет в основу региональной(го) инвестиционной(го) программы/плана, состоящей(го) из реалистичных инициатив, предусматривающих целевое участие в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. Речь идет о проведении всеобъемлющего обзора конкретных проектов в области автомобильных дорог, железных дорог, внутренних водных путей, морских портов, терминалов внутреннего плавания и других инфраструктурных проектов в участвующих странах, их смет расходов и графиков осуществления.

7. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры имеет крайне важное значение для получения представления о реальной стоимости строительства, обеспечения эффективного руководства стабильной инвестиционной программой и ее последовательной реализации без каких-либо непредвиденных значительных затрат. Для составления сметы расходов и контроля за расходами по проектам полезным может также оказаться установление контрольных параметров расходов на строительство. Под затратами на строительство для целей соответствующего анализа подразумеваются затраты на прокладку автодорог и железнодорожных путей, на создание внутренних водных путей и портов, на возведение инфраструктуры для интермодальных перевозок, а также на сооружение транспортно-логистических центров. Применение сопоставительного анализа позволит составить реалистичные сметы затрат на конкретные проекты, выявить области, которые в настоящее время не получают достаточного финансирования на региональном уровне, а также эффективно спланировать мобилизацию ресурсов, необходимых для реализации тех проектов, которые выявляются на предшествующем этапе при формировании портфеля проектов.

8. Передовой опыт успешного финансирования проектов РСИИ, а также проектов расширения региональной сообщаемости. Ввиду того, что транспортная инфраструктура региона относительно неразвита, существует значительный инвестиционный пробел, который должен быть заполнен посредством применения как традиционных, так и инновационных механизмов мобилизации финансовых ресурсов. Кроме того, региональные проекты – в силу своей специфики – носят более комплексный характер по сравнению с национальными, требуют привлечения более серьезного дополнительного финансирования и координации на более высоком уровне. Соответственно, после составления портфеля региональных инвестиционных проектов нужно будет сконцентрироваться на конкретных механизмах подготовки, поддержки и реализации тех проектов, под которые возможно привлечение банковского финансирования. Формирование портфеля проектов станет первым шагом на пути к максимальному расширению притока инвестиций в развитие региональной сообщаемости.

В. Заседание II – Основные транспортные конвенции Организации Объединенных Наций

9. Цель этой рабочей встречи состояла в том, чтобы представить преимущества присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций в области транспорта и их осуществления, особенно для 11 государств-членов, являющихся одновременно сторонами проекта ЕАТС и членами ИБР, а также обменяться информацией о методах осуществления этих документов и

возникающих при этом трудностях. С момента своего создания в 1947 году Комитет по внутреннему транспорту обеспечивает основу для межправительственного сотрудничества и согласованных действий в целях развития транспортного сектора при одновременном повышении его эффективности, безопасности и экологичности.

10. При поддержке ИБР участники высокого уровня из стран, как являющихся, так и не являющихся членами ЕЭК ООН, смогли получить представление об основных соглашениях и конвенциях Организации Объединенных Наций в области транспорта, относящихся к ведению КВТ и его вспомогательных органов. Эти конвенции обеспечивают международно-правовую и техническую основу для автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок. Ими предусматриваются также единообразные и упрощенные процедуры пересечения границ, правила и положения, касающиеся перевозки опасных грузов, и согласование правил в области транспортных средств. Все эти правовые документы имеют тройное действие, ибо они способствуют повышению безопасности дорожного движения и улучшению показателей экологичности в транспортном секторе, а также облегчают международное передвижение людей и перемещение грузов.

11. Участники получили представление о механизме обновления правовых документов Организации Объединенных Наций на основе деятельности договорных органов, т.е. административных комитетов, которым в этой связи оказывают поддержку рабочие группы Комитета.

Приложение XI

Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения (20–21 февраля 2017 года)

I. Введение и краткая информация о Всемирном фестивале фильмов по безопасности дорожного движения

1. Выразительные зрительные образы и фильмы – мощное средство для того, чтобы донести до людей важные идеи и информацию. Фильмы, посвященные безопасности дорожного движения, способны существенно повысить информированность населения об опасностях, которым мы подвергаемся на дороге. С другой стороны, они могут способствовать сведению таких опасностей к минимуму посредством, среди прочего, формирования культуры безопасного поведения на дороге, популяризации безопасной транспортной инфраструктуры, автомобилей повышенной безопасности и безопасного использования оборудования.

2. В этой связи ЕЭК ООН совместно с Фондом LIFE организовали в 2017 году Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения, который прошел в понедельник и вторник 20–21 февраля 2017 года во Дворце наций в Женеве и был приурочен к семидесятой годовщине КВТ. Вот уже во второй раз Комиссия и фонд объединяют свои усилия для проведения кинофестиваля. В первый раз это произошло в 2006 году, когда в Женеве состоялось первый в истории всемирный фестиваль фильмов, посвященных данной теме.

3. В ходе нынешнего Всемирного фестиваля фильмов по безопасности дорожного движения 2017 года кинопроизводители соревновались не только за главный приз лучшему фильму, но и за целый ряд наград в отдельных номинациях. Кроме того, решалась задача привлечения внимания участников и делегатов мероприятий, приуроченных к семидесятой годовщине КВТ, а также – посредством СМИ, – и более широкой аудитории к теме безопасности на дорогах, воплощенной в фильмах и зрительных образах.

4. В конкурсной программе Фестиваля участвовало 232 фильма из многих стран мира, включая Доминиканскую Республику, Исламскую Республику Иран, Китай, Малайзию и Тунис. Каждый из этих фильмов можно посмотреть на веб-сайте Фестиваля по адресу www.roadsafetyfilmfestival.org/. Свыше 100 фильмов демонстрировались на экране для широкой публики во время мероприятия.

5. В состав жюри Фестиваля, Председателем которого являлся г-н Ж. Тодт, входили такие известные и высокопоставленные лица, как: Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-н К. Фриис Бах, Верховный комиссар Организации Объединенных Наций по правам человека г-н З.Р. аль-Хуссейн, президент Международного олимпийского комитета г-н Томас Бах, режиссер, сценарист и продюсер г-н Л. Бессон, актриса Мишель Йео и актер Жан Рено.

6. На красочной церемонии открытия Фестиваля со вступительным словом к участникам обратился г-н Тодт, за которым последовали выступления других членов жюри. Перед участниками также выступили Президент Фонда LIFE г-н Р. Троттайн и директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Э. Мольнар.

7. В качестве координаторов и распорядителей Фестиваля во время церемонии открытия и в ходе просмотра фильмов выступали г-н Р. Кеннеди (ЕЭК ООН), г-жа С. Коррэ (Фонд LIFE) и г-жа К. Стульбергер.

8. Из всех просмотренных фильмов жюри отобрало 11 финалистов. В «призовой тройке» оказался один фильм о вождении в нетрезвом состоянии и два фильма об отвлекающих факторах за рулем.

9. Гран-при фестиваля был удостоен фильм «Взгляд из зеркала», снятый НПО из Соединенных Штатов Америки «Мы спасаем жизни». Он посвящен проблеме пьянства за рулем. В фильме показан реальный человек – который в настоящее время отбывает срок тюремного заключения, – севший за руль нетрезвым и сбивший насмерть полицейского. С помощью передовой техники видеосвязи он по ходу фильма получает возможность обратиться напрямую к посетителям ночного клуба с призывом проявить ответственность и подумать перед тем, как садиться за руль после употребления горячительных напитков.

10. Два фильма, лишь немного уступившие победителю – «Не отвлекайтесь за рулем!» Исследовательского центра по безопасности дорожного движения при Министерстве общественной безопасности Китайской Народной Республики (второе место) и «Невнимательное вождение убивает» Агентства по безопасности дорожного движения Словении (третье место), – ярко и убедительно демонстрируют последствия неосмотрительного поведения, когда человек за рулем больше смотрит в свой смартфон, чем на дорогу. Повсеместное использование смартфонов уже привело к резкому росту ДТП, вызванных отвлекающими факторами. В 2014 году только в США в таких происшествиях погибли 3 179 человек и пострадали 431 000. В связи с этим растет актуальность просвещения и воспитания водителей на таких фильмах, как два вышеуказанных финалиста конкурсной программы Фестиваля, эмоционально и убедительно рассказавших о последствиях нашей невнимательности.

11. Призы Фестиваля в других номинациях распределились следующим образом:

- Награда за лучший фильм на испанском языке: фильм «Смотри в оба!» (Нау que ir con ojo), снятый Королевским автомобильным клубом Испании.
- Награда за лучший фильм на французском языке: фильм «4 000», выпущенный Национальным комитетом по предотвращению дорожно-транспортных происшествий Марокко.
- Награда за лучший фильм о безопасной езде на мотоцикле: фильм «Выбери правильный шлем», снятый Малазийским институтом дорожной безопасности.
- Награда за лучший фильм о безопасных и «умных» автомобилях: фильм «Новая глава» об исследовании автомобилей, проведенном Американским институтом страхования участников дорожного движения (IIHS).
- Награда за лучший фильм о предотвращении вождения в нетрезвом виде: фильм «Росток под бутылками», выпущенный Национальным комитетом по безопасности дорожного движения Вьетнама.
- Награда за лучший фильм об инновациях в области дорожной безопасности: фильм «Челюсти», снятый российской общественной организацией «Движение без опасности».
- Награда за лучший фильм о необходимости соблюдения правил безопасности водителями-профессионалами: история от ведущего производителя грузового транспорта в Индии – компании «Айхер» – о том, как важно не отвлекаться за рулем грузовика.
- Награда за лучший фильм, снятый в странах ЕС: фильм «Андрей идет в школу», снятый Транспортным и автодорожным факультетом Загребского Университета (Хорватия).

12. Фестиваль состоялся благодаря неоценимой поддержке, оказанной его высококвалифицированным жюри, технической оценочной комиссией и спонсорами: Альянсом за безопасность дорожного движения франкоговорящих стран, Фондом «ConorLynch», объединением «Develter Innovation», Главным управлением дорожного движения Министерства внутренних дел Испании, Фондом ФИА, Глобальной программой НКАП, Глобальным альянсом «SafeDrive», движением «Добрый ангел», Международным альянсом за ответственное употребление алкоголя и Международной ассоциацией заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ).

II. Основные выводы и уроки Фестиваля

- Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения стал настоящим украшением целой серии недельных мероприятий, приуроченных к юбилею КВТ, и наглядно показал, как ЕЭК ООН может напрямую обратиться к гражданскому обществу и самым широким слоям населения.
- Престижности как первого, так и второго фестиваля способствовала увязка с сессиями КВТ и их проведение во Дворце наций в Женеве; при этом на нынешнюю конкурсную программу было представлено рекордное число фильмов со всего мира; впервые авторы и продюсеры фильмов боролись не только за главные призы, но и за восемь наград в специальных номинациях.
- Неоценимый вклад в успех Фестиваля внес лично Специальный посланник, обеспечивший присутствие на просмотрах влиятельных политиков и видных деятелей культуры. Особую роль сыграла также помощь, оказанная ЕЭК ООН Фонду LIFE в построении концепции Фестиваля и в организационных аспектах.
- К сожалению, технические возможности для просмотра всех фильмов, представленных на Фестиваль, были несколько ограниченными, и в будущем этот недостаток следует исправить.
- С учетом достигнутого успеха ЕЭК ООН и Фонд LIFE должны сосредоточиться на перспективах дальнейшей совместной работы по организации следующих фестивалей, посвященных безопасности дорожного движения.
