



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
1 April 2019
Russian
Original: English, French and
Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят первая сессия
Женева, 19-22 февраля 2019 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту
о работе его восемьдесят первой сессии**

Добавление 2

Записка секретариата

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восемьдесят первой сессии рассмотрел и принял путем аккламации стратегию КВТ до 2030 года, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2019/R.1 (документ для ограниченного распространения), включая видение, миссию, стратегические цели, план действий, перечень приоритетов и мобилизацию ресурсов и партнерство, и просил секретариат приложить этот документ к докладу Комитета.

Настоящий документ опубликован в соответствии с вышеуказанным решением КВТ.

Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года

Записка Бюро Комитета по внутреннему транспорту и секретариата

Мандат и связанные с ним решения

21 февраля 2017 года в ознаменование семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) министры транспорта стран региона ЕЭК ООН и договаривающихся сторон конвенций, относящихся к ведению Комитета, провели в Женеве совещание министров на тему «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК» в рамках семьдесят девятой сессии Комитета (21–24 февраля 2017 года), с тем чтобы отметить его юбилей, оценить его достижения, а также принять решение относительно его будущей миссии.

Совещание на уровне министров завершилось подписанием резолюции министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности» (ECE/TRANS/2017/2), в которой Комитету предлагается наладить стратегический диалог и разработать стратегию КВТ, которая учитывала бы содержащиеся в резолюции решения.

Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию министров и постановил рассмотреть проект стратегии на своей восьмидесятой ежегодной сессии в 2018 году (ECE/TRANS/270).

Соответственно Комитет рассмотрел дискуссионный документ по проекту стратегии на своей восьмидесятой ежегодной сессии в 2018 году и высказался в поддержку продолжения обсуждения на основе этого документа. Кроме того, он просил представить план действий и «дорожную карту» по осуществлению для принятия на восемьдесят первой сессии Комитета в 2019 году. Настоящий документ подготовлен на основе этого мандата.

На основе информации, представленной в настоящем документе, Комитету **предлагается:**

a) **рассмотреть и принять** Стратегию КВТ на период до 2030 года, включая концепцию, миссию, стратегические цели, план действий, перечень приоритетов, схему мобилизации ресурсов и направления партнерства, и **поручить** секретариату приложить настоящий документ к докладу Комитета;

b) **рассмотреть и принять** пересмотренные положения о круге ведения Комитета (*приложение I*) и затем представить их на утверждение Европейской экономической комиссии на ее шестьдесят восьмой сессии в 2019 году;

c) **просить** секретариат изучить возможности более тесного сотрудничества с другими региональными комиссиями, специальными учреждениями Организации Объединенных Наций, Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) и другими соответствующими организациями и учреждениями, с тем чтобы задействовать накопленные этими сторонами знания и опыт;

d) **выразить поддержку** в отношении взаимодополняемости и сотрудничества в рамках ЕЭК с другими подпрограммами, когда это целесообразно, с учетом существующих потребностей;

e) **принять решение о проведении обзоров и, при необходимости, выполнении** периодических **корректировок** стратегии и ее приоритетов с учетом бюджетных циклов Организации Объединенных Наций и поручить секретариату представлять КВТ на ежегодной основе доклад о последних изменениях.

Стратегия КВТ на период до 2030 года

I. Концепция деятельности Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года: *Комитет по внутреннему транспорту является платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках*

1. В резолюции министров 2017 года (решение 1) содержатся директивные указания в отношении будущей работы КВТ¹, принципиально ориентированные на то, «чтобы Комитет мог эффективно реагировать на потребности в сфере внутреннего транспорта на глобальном уровне, уделяя особое внимание глобальному регулятивному управлению на основе конвенций ООН по транспорту и других инструментов, (...) не изменяя при этом организационную структуру секретариата ЕЭК, функции планирования бюджета по программам и надзорные механизмы».

2. В итоговом документе обзора реформы ЕЭК, и в частности в решении А(65) Комиссии, принятом в 2013 году², был сделан вывод о том, что «9. Данная подпрограмма [по транспорту] представляет собой уникальный в Организации Объединенных Наций центр, выполняющий функции всеобъемлющей региональной и глобальной платформы для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта. Подпрограмма ЕЭК по транспорту, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и его соответствующие вспомогательные органы эффективным образом работают в рамках действующих мандатов, добиваясь на регулярной и текущей основе конкретных результатов, которые отличаются явной практической пользой для региона и за его пределами»³.

3. В резолюциях Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, включая резолюцию 72/271, принятую в апреле 2018 года, и другие двухгодичные резолюции по безопасности дорожного движения, резолюцию A/RES/72/212 об интермодальности и резолюцию A/70/197 о транспортных связях и коридорах, подчеркивается глобальная роль правовых документов, входящих в сферу компетенции КВТ, и содержится призыв в адрес всех государств-членов присоединиться к ним.

4. Вышеизложенное можно резюмировать следующим образом: **«Концепция: КВТ является платформой ООН для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках».**

5. КВТ в качестве платформы ООН для внутреннего транспорта будет и впредь обеспечивать всеобъемлющую нормативно-правовую основу для внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также смешанные перевозки, сопоставимую с ролью Международной морской организации (ИМО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

6. КВТ как платформа ООН для внутреннего транспорта должен выполнять следующие ключевые функции:

¹ Полный текст резолюции министров 2017 года см. в приложении II. Более подробную справочную информацию см. в приложении X.

² Более полные ссылки на соответствующие части А(65) см. в приложении IV.

³ В приложении V приводятся нынешние положения о круге ведения КВТ. В приложении VI представлена структура КВТ и подпрограммы по транспорту.

- служить катализатором изменений в сфере внутреннего транспорта;
- разрабатывать и обслуживать правовые документы в области транспорта;
- содействовать увеличению числа присоединившихся к ним стран, в том числе государств, не являющихся членами ЕЭК, и обеспечивать их равноправное участие.

II. Миссия Комитета по внутреннему транспорту

7. Миссия КВТ состоит в том, чтобы **содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей устойчивого развития в государствах – членах ЕЭК и ООН посредством политического диалога, согласования, при необходимости, нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.**

8. Выполняя свою миссию, Комитет будет укреплять свою роль в качестве:

a) **платформы ООН для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту.** Комитет будет укреплять свою роль в качестве платформы конвенций ООН по внутреннему транспорту для всех государств – членов ООН и сохранять ведущую роль в глобальных усилиях по преодолению кризиса в сфере безопасности дорожного движения благодаря комплексному подходу к этим вопросам, по снижению уровня выбросов путем введения и продвижения стандартов для транспортных средств, а также по устранению трансграничных препятствий с помощью целого ряда конвенций по упрощению процедур пересечения границ;

b) **платформы ООН по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте.** Комитет будет обеспечивать, чтобы i) при выполнении регулирующих функций он не отставал от передовых технологий, лежащих в основе транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем, автономных транспортных средств и цифровизации, что позволит повысить безопасность дорожного движения, экологические показатели, энергоэффективность, безопасность внутреннего транспорта и эффективность предоставления услуг в транспортном секторе; ii) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности и iii) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;

c) **платформы ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта.** В ходе своей ежегодной сессии Комитет будет служить платформой для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования;

d) **платформы ООН по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте.** Комитет обеспечивает соответствующим образом всеобъемлющую и согласованную нормативно-правовую основу и по мере необходимости служит организационным ориентиром для поддержки международной транспортной стыкуемости и разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров.

III. Стратегические цели Комитета по внутреннему транспорту

A. Стратегическая цель

9. Совершенствование управления – КВТ является форумом ООН, обеспечивающим действительно равноправное участие всех договаривающихся

сторон правовых документов ООН, относящихся к его компетенции, в определении будущих направлений развития внутреннего транспорта; транспортные конвенции ООН, входящие в сферу его компетенции, находят всеобщее признание и применение, открыты для присоединения/ратификации всеми государствами – членами ООН, если это осуществимо, и обеспечивают учет региональной передовой практики; КВТ идет в ногу с техническим прогрессом; деятельность КВТ способствует укреплению региональной и межрегиональной транспортной стыкуемости.

В. Горизонтальная цель

10. Укрепление поддержки в достижении всех целей в области устойчивого развития (ЦУР), в частности посредством: а) повышения безопасности дорожного движения и развития городской мобильности (ЦУР 3 и 11); б) сокращения выбросов загрязнителей и ПГ (ЦУР 3 и 13); в) развития отраслевых инноваций и повышения эффективности и стыкуемости инфраструктуры (ЦУР 9); г) обеспечения экологически чистой и доступной по цене энергии (ЦУР 7); д) обеспечения достойной работы и экономического роста (ЦУР 8); е) достижения гендерного равенства (ЦУР 5) и г) внесения максимально возможного вклада в глобальный мониторинг прогресса на пути к устойчивому развитию транспорта (все соответствующие ЦУР).

IV. План действий по реализации концепции Комитета по внутреннему транспорту

11. Представленный ниже план действий в рамках стратегии КВТ на период до 2030 года охватывает концепцию, миссию, цели, задачи, региональные и глобальные проблемы и мандаты, а также мнения и предложения, высказанные в отношении стратегии на восьмидесятой сессии КВТ в феврале 2018 года.

А. Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту [резолюция министров (PM), решения № 1, 2, 3, 6, 7 и 8]

[Временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива]

а) Активизация усилий по содействию присоединению государств, не являющихся членами ЕЭК, к правовым документам Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, находящимся в ведении ЕЭК [глобальный охват] [PM, решения № 1 и 6].

і) Содействие присоединению государств, не являющихся членами ЕЭК, к правовым документам

- Изменение положений о круге ведения (КВ) КВТ для обеспечения полноправного членства в КВТ не входящих в состав ЕЭК договаривающихся сторон правового(ых) документа(ов) Организации Объединенных Наций и в соответствующих вспомогательных органах, а также статуса наблюдателя для других государств – членов ООН, которые не являются договаривающимися сторонами таких документов *[временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива]*.
- Внесение поправок в правовые документы с учетом географических и процедурных барьеров, чтобы, при необходимости, дать государствам, не являющимся членами ЕЭК, возможность присоединиться к ним *[временные рамки: краткосрочная и среднесрочная перспектива]*.

- ii) Полноценное задействование преимуществ всех правовых документов
- Обзор существующих правовых документов с целью выявления их взаимосвязи и взаимодополняемости в практическом применении и вынесение рекомендаций в адрес государств, не являющихся членами ЕЭК [*временные рамки: краткосрочная перспектива*].
 - Выявление потребностей в дополнительных необходимых правовых инструментах для поддержки осуществления существующих правовых документов в государствах, не являющихся членами ЕЭК [*временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива*].
- b) Составление новых юридически обязательных и/или необязательных правовых документов для решения возникающих проблем в рамках повестки дня в области устойчивого развития [*временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива*] [РМ, решения № 1, 2, 3 и 7].
- c) Разработка новых или корректировка/обновление существующих учебных пособий, руководящих принципов, стандартов и критериев компетентности – в сотрудничестве с другими организациями и учреждениями – для содействия укреплению потенциала в области присоединения к правовым документам и их осуществлению и организация учебных курсов [*временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива*] [РМ, решения № 1, 2, 6 и 8].
- d) Разработка для договаривающихся сторон показателей для оценки состояния и прогресса в осуществлении правовых документов [*временные рамки: краткосрочная и среднесрочная перспектива*] [РМ, решения № 1, 6 и 8].

В. Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте [РМ, решения № 1 и 7]

[*Временные рамки: краткосрочная и среднесрочная перспектива*]

- a) Укрепление платформ для проблематики цифровизации, автоматизированного вождения и интеллектуальных транспортных систем во внутреннем транспорте [РМ, решения № 1 и 7].
- b) Совершенствование нормативно-правовой базы в целях содействия развитию автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств [РМ, решения № 1 и 7].

С. Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта [РМ, решения № 1, 2, 3, 4, 5 и 9]

[*Временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива*]

- a) Организация региональных, межрегиональных и глобальных тематических сегментов по устойчивому внутреннему транспорту в ходе сессий КВТ [РМ, решения № 1, 2, 3, 4, 5 и 9].
- b) Включение в повестку дня КВТ пунктов, касающихся трудностей в сфере внутреннего транспорта в различных регионах [РМ, решение № 1].

D. Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте [РМ, решения № 1, 2, 3, 4, 8 и 9]

[Временные рамки: краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная перспектива]

а) Продолжение работы по обеспечению устойчивой комплексной региональной стыкуемости применительно к интермодальной инфраструктуре и мобильности [РМ, решения № 1, 8 и 9].

б) Сотрудничество с другими региональными комиссиями и организациями в целях укрепления устойчивых межрегиональных связей, в том числе через различные коридоры [РМ, решения № 1, 8 и 9].

с) Содействие экологизации транспортного сообщения и мобильности [РМ, решения № 2, 3, 4, 8 и 9].

12. В соответствующие мероприятия будут включены такие сквозные вопросы, как статистика изменения климата и гендерная проблематика.

V. Перечень приоритетов на период до 2030 года

13. В приведенной ниже таблице перечислены приоритетные направления деятельности по осуществлению стратегии КВТ на период до 2030 года для реализации концепции, миссии, целей и плана действий Комитета. Этот перечень, также являющийся частью стратегии, был подготовлен с должным учетом срочности и последовательности действий, а также наличия кадров (в приложении VII приводится информация о текущем распределении средств) и потребности в финансовой поддержке. КВТ и его вспомогательным органам также необходимо два–три года, чтобы надлежащим образом подготовиться к глобальной роли применительно к проблематике устойчивого внутреннего транспорта при выполнении функций регионального координатора. Ожидается, что перечень приоритетов поможет КВТ оказывать Организации Объединенных Наций специализированные услуги в области устойчивого развития внутреннего транспорта до 2030 года и в последующий период.

Таблица 1

Перечень приоритетов на период до 2030 года

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
Платформа Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту	Обслуживание правовых документов	Обслуживание и административная поддержка правовых документов, особенно касающихся согласования правил в области транспортных средств, перевозки опасных грузов, упрощения процедур пересечения границ и безопасности дорожного движения, представляющих собой важнейшую задачу КВТ. Это включает, в частности, регулярное и своевременное внесение изменений, а также консолидацию поправок к правовым документам и обсуждение вопросов их осуществления.	РБ и в некоторых случаях ВБР
Соответствующие ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Содействие присоединению государств, не являющихся членами ЕЭК, к правовым	– Поправки к КВ КВТ до 2020 года – Поправки к правовым документам с географическими и процедурными барьерами к 2025 году	РБ

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
	документам Организации Объединенных Наций	– Обзор взаимосвязи существующих правовых документов и рекомендаций к 2022 году – Определение дополнительных необходимых правовых документов	
	Новые правовые документы в рамках повестки дня в области устойчивого развития	– Доработка трех новых правовых документов: ЕЖП, ОмниБУС и Конвенция о пассажирах железнодорожного транспорта – Изучение вопроса о возможных новых правовых документах в период после 2020 года	РБ; при необходимости, возможно, ВБР
	Новая или скорректированная/ обновленная существующая программа наращивания потенциала, учебные пособия, руководства, стандарты и критерии компетентности, а также учебные курсы	– Комплексный план по наращиванию потенциала на период до 2020 года – Корректировка/обновление существующих учебных материалов с 2020 года – Новые учебные материалы, стандарты и критерии компетентности с 2022 года – Учебные курсы с 2019 года	Средства РБ будут использоваться для включения стандартов подготовки и компетенций в правовые документы в случае необходимости ВБР будут привлекаться для создания учебных материалов и курсов в рамках партнерских отношений с учебными заведениями
	Разработка показателей	С 2019 года	РБ подразделений помимо ЕЭК (например, СРООН) или ВБР
Платформа ООН по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте	Региональные и глобальные платформы по проблематике цифровизации, автоматизированного вождения и интеллектуальных транспортных систем	– Дальнейшее расширение глобального участия в работе WP.1 и WP.29 и сотрудничества между этими органами – Обновление ДЕТА и обеспечение ее хостинга в ЕЭК начиная с 2022 года – Содействие присоединению к e-CMR и обеспечению ее функционирования в регионе ЕЭК и за его пределами начиная с 2019 года – Постепенное развитие системы e-TIR, ведущее к возможному полному внедрению системы e-TIR к 2023 году при условии вступления в силу нового приложения 11 к Конвенции МДП – Выявление, стимулирование и содействие внедрению новых технологий в области железнодорожного, автомобильного, дорожного и внутреннего водного транспорта, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года	РБ – для штатных сотрудников, конференционных помещений и обслуживания и ДЕТА ВБР – для удовлетворения иных потребностей
Соответствующие ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Нормативно-правовая база для содействия разработке автоматизированных транспортных средств,	– Усиление поддержки автоматизированных транспортных средств с 2019 года, включая дальнейшее внесение поправок в существующие правовые документы и стандарты, а также возможную разработку	РБ

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
	а также низкоуглеродных и малозагрязняющих транспортных средств	нового(ых) соглашения(й), если это будет необходимо	
Платформа ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта	Организация региональных, межрегиональных и глобальных тематических сегментов по устойчивому внутреннему транспорту в ходе сессий КВТ	Сегменты КВТ высокого уровня по различным темам устойчивого развития внутреннего транспорта с 2019 года	РБ, в рамках сессии Комитета
Соответствующие ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Включение в повестку дня КВТ пунктов, касающихся трудностей, стоящих перед внутренним транспортом в различных регионах	Пункты повестки дня КВТ по проблемам в различных регионах начиная с 2020 года	
Платформа Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте	Устойчивая комплексная региональная стыкуемость применительно к интермодальной инфраструктуре и мобильность	– Поддержка комплексной интермодальной стыкуемости и мобильности в период с 2020 года, включая ТЕА, ТЭР, интермодальные перевозки и логистику – Статистика транспорта: продолжение и совершенствование процессов сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения по транспорту. 2019–2030 годы	РБ и ВБР
Соответствующие ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Укрепление устойчивых межрегиональных связей, в том числе через различные коридоры	– Содействие развитию межрегиональных связей и коридоров в сфере внутреннего транспорта с 2019 года	РБ и ВБР
	Стимулирование устойчивого развития транспорта и городской мобильности	– Новые инструменты и мероприятия с 2019 года, например ОПТОСОЗ; дальнейшая разработка локального модуля по загрязнителям для инструмента ForFITS; обзоры по проблематике экологичного транспорта и мобильности	ВБР
	Развитие стойкой к воздействию климата транспортной инфраструктуры	– Изучение влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру	

Примечание: Статистика транспорта, аналитическая работа и мероприятия по наращиванию потенциала будут поддерживать реализацию вышеуказанных приоритетов. Их реализацию будут также поддерживать сегменты КВТ высокого уровня.

Особый приоритет, представляющий глобальный интерес: безопасность дорожного движения

14. Памятуя о недостаточном прогрессе в достижении ЦУР в области безопасности дорожного движения к 2020 году в связи с растущей тенденцией к росту смертности на дорогах во всем мире, КВТ усилит свои регулирующие функции для улучшения показателей безопасности дорожного движения и тем самым будет способствовать достижению целей в области безопасности дорожного движения, поставленных международным сообществом.

15. С этой целью КВТ и его вспомогательные органы будут наращивать деятельность, связанную с правовыми документами Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, входящими в сферу компетенции КВТ, как это указано в таблице 2, в целях а) оказания поддержки договаривающимся сторонам в разработке, совершенствовании и обеспечении функционирования их национальных систем безопасности дорожного движения; б) дальнейшего содействия присоединению к правовым актам Организации Объединенных Наций и их эффективному осуществлению; в) поддержки усилий Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, направленных на содействие глобальному присоединению к правовым документам Организации Объединенных Наций и д) эффективного выполнения своей роли в контексте международной регулятивной поддержки, оказываемой в соответствии с Глобальным рамочным планом действий по обеспечению безопасности дорожного движения, принятым руководством Целевого фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций.

Таблица 2

ЕЭК/КВТ – один из лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения: помощь мировому сообществу в достижении глобальных целей в области безопасности дорожного движения⁴

<i>Форма участия</i>	<i>Основные компетенции/ сильные стороны ЕЭК/КВТ</i>	<i>Сфера охвата</i>	<i>Связь с ЦУР и добровольными глобальными задачами и показателями</i>	<i>Связь с 5 компонентами Десятилетия действий ООН</i>	<i>Ориентиро- вочный бюджет (РБ/ВБР)</i>
Резолюция 72/271 Генеральной Ассамблеи и другие двухгодичные резольюции по безопасности дорожного движения;	Основные конвенции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 Добровольные целевые показатели и связанные с ними индикаторы (ДЦ): 2–10	Компоненты 1–4	РБ и ВБР
Регулятивная/ институциональная:	Основные конвенции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и соответствующие сводные резольюции	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2	Компоненты 1–4	РБ

⁴ Полный перечень добровольных целевых показателей и индикаторов см. в приложении VIII.

<i>Форма участия</i>	<i>Основные компетенции/ сильные стороны ЕЭК/КВТ</i>	<i>Сфера охвата</i>	<i>Связь с ЦУР и добровольными глобальными задачами и показателями</i>	<i>Связь с 5 компонентами Десятилетия действий ООН</i>	<i>Ориентиро- вочный бюджет (РБ/ВБР)</i>
конвенции/ соглашения/ стандарты/ рекомендации правила/ предписания/ резолюции	<p>Конвенция 1949 года о дорожном движении;</p> <p>Конвенция 1968 года о дорожном движении;</p> <p>Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах;</p> <p>Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств;</p> <p>Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах;</p> <p>Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств;</p>		<p>Добровольные целевые показатели и связанные с ними индикаторы (ДП): 2–10</p>		
	<p>Европейское соглашение 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов</p> <p>Другие правовые инструменты</p>	<p>Глобальный/ региональный</p>			РБ
	<p>Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах;</p> <p>Соглашение 1975 года о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ)</p>	<p>Глобальный</p>			
	<p>Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожном движении;</p> <p>Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;</p> <p>Европейское соглашение 1950 года о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам договаривающихся стран;</p>	<p>Глобальный/ региональный</p>			РБ

<i>Форма участия</i>	<i>Основные компетенции/ сильные стороны ЕЭК/КВТ</i>	<i>Сфера охвата</i>	<i>Связь с ЦУР и добровольными глобальными задачами и показателями</i>	<i>Связь с 5 компонентами Десятилетия действий ООН</i>	<i>Ориентиро- вочный бюджет (РБ/ВБР)</i>
	Европейское соглашение 1950 года, дополняющее Конвенцию 1949 года о дорожном движении и Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах;				
	Европейское соглашение 1957 года относительно разметки дорог;				
	Протокол 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;				
	Соглашения по инфраструктуре: СМА, СЛКП	Региональный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 3, 4	Компонент 2	РБ
	ЕСТР; Кодекс ГТЕ.	Региональный/ глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 11	Компоненты 1, 4	РБ
	Вспомогательные органы КВТ: Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1);	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 2–11	Компоненты 1–4	РБ
	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)				
Укрепление потенциала/ техническая поддержка	Секретариат – для Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–5	ВБР и надзор за счет РБ
	Секретариат – для Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–5	ВБР и надзор за счет РБ
Аналитическая работа/диалог по вопросам политики/ инструменты	SuM4All: соруководитель Рабочей группы по безопасности дорожного движения и член Руководящего комитета	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–5	РБ и ВБР
	Статистика транспорта	Региональный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–4	РБ
	Обследования состояния безопасности дорожного движения	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–5	РБ и ВБР
	SafeFITS	Глобальный	ЦУР 3.6 и 11.2 ДП: 1–12	Компоненты 1–5	РБ

VI. Мобилизация ресурсов и партнерство

16. Обслуживание и обновление существующих и разработка новых правовых документов, относящихся к сфере компетенции Комитета, будут и впредь оставаться для него первоочередной задачей и будут по-прежнему зависеть от ресурсов регулярного бюджета. Рабочие группы и секретариат планируют свою деятельность на период до 2030 года и на последующий период, с тем чтобы равномерно распределить рабочую нагрузку в соответствии со стратегическим планом действий и перечнем приоритетов, а также имеющимися ресурсами. Опыт работы глобализированных групп WP.1, WP.29 и WP.30 показывает, что расширение круга договаривающихся сторон правовых документов, входящих в их сферу компетенции, не имеет бюджетных последствий.

17. Наиболее крупной областью финансирования, необходимой для осуществления стратегии, является укрепление потенциала в том, что касается наличия новых и/или скорректированных/обновленных существующих учебных пособий, руководящих принципов, стандартов и критериев компетентности, а также организации учебных курсов, которые должны финансироваться за счет внебюджетных средств или других вариантов финансирования вне регулярного бюджета ЕЭК. Далее следуют исследования и анализ региональных и глобальных проблем и решений в сфере внутреннего транспорта в рамках повестки дня в области развития на период до 2030 года, а также разработка и применение инструментов и показателей.

18. В принципе, кадровые ресурсы, финансируемые за счет средств регулярного бюджета, будут привлекаться только к деятельности по административному управлению правовыми документами и обслуживанию рабочих групп или для выполнения любых других задач в рамках регулярного бюджета. При проведении этой работы сотрудники, должности которых финансируются за счет средств регулярного бюджета, могут, в исключительных обстоятельствах, также оказывать поддержку в выполнении соответствующих задач, не предусмотренных регулярным бюджетом, когда необходимых внебюджетных ресурсов не имеется. Такие исключительные обстоятельства не должны влиять на выполнение задач, финансируемых по линии регулярного бюджета.

19. Финансирование в этих двух областях в основном требуется для оказания технической помощи развивающимся и наименее развитым странам, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Специальный бюджет Организации Объединенных Наций на цели укрепления потенциала развивающихся и наименее развитых стран может служить регулярным источником средств для такого рода деятельности.

20. Хотя внебюджетные доноры могут иметь свою политику и приоритеты, проекты, разработанные на основе подпрограммы в русле принятой стратегии, служат вкладом в ее осуществление. Для обеспечения последовательности и эффективности финансирования можно было бы изучить возможность рационализации процесса в рамках КВТ. Такую же отдачу можно получить в рамках среднесрочных договоренностей или пакетов проектов.

21. Включение знаний о правовых инструментах в профессиональную подготовку должно стать основным направлением для эффективного и действенного наращивания национального потенциала. КВТ и его вспомогательные органы могут устанавливать минимальные стандарты и критерии компетентности и привлекать к участию ключевые университеты, колледжи и учебные центры. Секретариат может развивать партнерские связи с учебными заведениями и предоставлять документы и учебные материалы или сотрудничать с ними в подготовке этих материалов.

22. Разработка онлайн-учебных курсов также может быть эффективным способом преодоления нехватки кадровых ресурсов применительно ко всему спектру глобальных мероприятий по наращиванию потенциала. Организация онлайн-учебных курсов может осуществляться в партнерстве с такими учреждениями, как академия МСАТ и ЮНИТАР. Курсы такого рода будут предусматривать обучение без отрыва от работы.

23. Еще одним параллельным элементом для КВТ и его вспомогательных органов является введение обязательного требования в отношении минимальной профессиональной подготовки по вопросам охраны и безопасности, аналогичного требованиям, предъявляемым к экипажам морских и воздушных судов.

24. Сотрудничество в рамках ЕЭК было бы полезным инструментом для преодоления разобщения между внутренним потенциалом и потребностями в исследованиях, разработке инструментов и цифровизации. Примером может служить недавняя совместная разработка системы e-CMR совместно с СЕФАКТ ООН.

25. Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который был создан по решению Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и секретариат которого будет размещаться в ЕЭК, может стать высокоэффективным инструментом мобилизации финансовых ресурсов, в частности для поддержки работы КВТ и его вспомогательных органов в области безопасности дорожного движения и адаптации этой поддержки к различным потребностям государств – членов ООН во всем мире.

26. Секретариат может и далее развивать сотрудничество со сторонними организациями, включая другие региональные комиссии, банки развития и организации региональной интеграции, в целях содействия укреплению национального потенциала и платформ институционального сотрудничества и координации. В будущем в основу такого сотрудничества может быть положен потенциал национальных, субрегиональных и региональных образовательных или учебных заведений. В целях максимально широкого распространения учебных материалов и повышения отдачи от них их использование будет поддерживаться на глобальном и региональном уровнях с помощью ключевых партнеров и заинтересованных сторон, включая региональные комиссии, с учетом взаимодополняющей работы других организаций.

27. Комитет может и впредь укреплять существующие партнерские отношения с основными заинтересованными сторонами, к которым относятся⁵:

a) департаменты и органы Организации Объединенных Наций, занимающиеся вопросами транспорта:

i) в рамках Экономического и Социального Совета: ДЭСВ и региональные комиссии (ЭСКАТО, ЭКЛАК, ЭКА, ЭСКЗА);

ii) программы Организации Объединенных Наций и другие структуры, имеющие отношение к проблематике транспорта: ЮНКТАД, ПРООН, ЮНЕП, ООН-Хабитат, ЮНИТАР;

iii) специализированные учреждения Организации Объединенных Наций: ИКАО, ИМО, МОТ, МСЭ, ВОЗ и ВМО;

b) международные финансовые учреждения: Группа Всемирного банка, АБР, АфБР, АБИИ, ЕБРР, МАБР, ИБР, НБР;

c) межправительственные транспортные организации/форумы: АСЕМ, ОЭСР/МТФ, ОСЖД, ОТИФ, речные комиссии (ЦКСР, ДК, Международная комиссия по бассейну реки Сава, МК);

d) организации региональной интеграции: Европейский союз, Евразийский экономический союз, а также другие региональные и субрегиональные организации;

e) неправительственные организации в сфере внутреннего транспорта:

i) автомобильный транспорт и дорожная инфраструктура: МАФ, МСАТ и ПМАДК;

⁵ Полный список сокращений приводится в приложении IX.

- ii) железнодорожный транспорт: СЕЖД, МКЖТ, МСЖД, МСККП;
- iii) производители транспортных средств и транспортного оборудования и инспекционные объединения: МКТОТ, КСАОД, МАЗМ, ЯАПАД, МЕМА, МОПАП;
- iv) внутренние водные пути: КДДП, ЕСРС, ЕФВП, ЕСРПТ, ИВР, ПМАКС.
- f) соответствующие национальные учреждения.

Приложение I

Проект пересмотренных положений о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту¹

a) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является уникальным в Организации Объединенных Наций центром, выполняющим функции всеобъемлющей региональной и глобальной платформы для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта с уделением особого внимания глобальному регулированию на основе конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту и других средств.

b) Государства – члены ЕЭК участвуют в работе сессий КВТ в качестве полноправных членом с правом голоса. Государства, не являющиеся членами ЕЭК, имеют право участвовать в качестве полноправных членом в тех сегментах сессии КВТ, которые касаются правовых документов, договаривающимися сторонами которых они являются, и сохранять консультативный статус применительно к другим сегментам.

ac) Комитет по внутреннему транспорту является для своих членом и договаривающихся сторон форумом для i) сотрудничества и проведения консультаций на основе обмена информацией и опытом, ii) анализа тенденций развития транспорта и транспортной политики и экономики транспорта и iii) осуществления скоординированных действий, направленных на создание эффективной, взаимосвязанной, сбалансированной и гибкой транспортной системы в регионе ЕЭК и за его пределами, основанной на принципах рыночной экономики; он стремится к обеспечению безопасности, охране окружающей среды и энергоэффективности на транспорте и учитывает развитие транспорта и политику в области транспорта, проводимую членами КВТ правительствами входящих в него стран.

bd) Комитет содействует унификации и совершенствованию технических и эксплуатационных предписаний, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта в регионе ЕЭК, в частности в отношении безопасности дорожного движения, автотранспортных средств, перевозки опасных грузов, упрощения процедур пересечения границ, инфраструктуры и комбинированных перевозок.

ce) Он содействует облегчению международных автомобильных, железнодорожных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям, в частности посредством упрощения и унификации административных процедур, касающихся пересечения границ, и физической и электронной документации, включая электронный обмен данными (ЭДИФАКТ).

df) Он содействует скоординированному развитию инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также комбинированных перевозок в целях создания в регионе ЕЭК взаимосвязанных международных транспортных сетей в каждом виде транспорта.

eg) Комитет стремится к обеспечению устойчивого развития транспорта путем снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и использования экологически чистых видов транспорта, включая развитие комбинированных перевозок.

fh) Для реализации вышеуказанных целей и функций Комитет по внутреннему транспорту разрабатывает, применяет и в соответствующих случаях пересматривает соглашения, конвенции и другие международные имеющие

¹ В настоящем приложении изъятия вычеркнуты, а добавления выделены жирным шрифтом.

обязательную юридическую силу договоры в различных областях внутреннего транспорта.

i) Он выступает в роли центра поддержки новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте, обеспечивая платформу для рассмотрения проблематики цифровизации, автоматизированного вождения и интеллектуальных транспортных систем.

g) Он разрабатывает соответствующие методы и определения, необходимые для сбора, составления и унификации транспортной статистики в целях обеспечения ее сопоставимости и согласованности. Он определяет также необходимость в сборе статистических данных и их координации на международном уровне и рассматривает способы совершенствования их сбора, представления и повышения их качества.

h) По запросу Комитет предоставляет консультации и оказывает помощь странам – членам ЕЭК, в частности тем странам, в которых происходят существенные экономические изменения, путем организации рабочих совещаний и профессиональной подготовки, а также с помощью других средств, в решении транспортных вопросов, представляющих особый интерес, в частности в создании **устойчивых транспортных систем и инфраструктур, которые были бы совместимы с транспортными системами и инфраструктурами **соседних стран их соседей** по региону ЕЭК.**

i) Комитет проводит исследования по проблемам взаимодействия внутреннего транспорта с морским и воздушным транспортом в регионе ЕЭК.

j) В соответствии со стратегией КВТ в ходе решения возложенных на него задач Комитет осуществляет тесное сотрудничество по установленным каналам с другими органами Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями, основными — вспомогательными органами ЕЭК, Европейским сообществом, Европейским союзом, Евразийским экономическим союзом и другими региональными организациями экономической интеграции, межправительственными организациями, в частности — ЕКМТ, региональными и межрегиональными организациями экономического сотрудничества, такими финансовыми учреждениями, как МБРР, ЕИБ и ЕБРР, а также с неправительственными организациями, занимающимися вопросами **внутреннего европейского транспорта, с тем чтобы избежать дублирования в работе и обеспечить максимальный вклад каждой организации в согласованное всестороннее региональное развитие транспорта, в обеспечение его безопасности, в охрану окружающей среды и в конечном счете в экономическое развитие государств участников и получение ими экономической выгоды.**

l) В состав Бюро Комитета будут входить государства – члены ЕЭК. Комитет принимает положения о круге ведения и правила процедуры своего Бюро и при необходимости может вносить в них поправки. Комитет принимает положения о круге ведения и правила процедуры своих вспомогательных органов.

m) Комитет может, по мере необходимости, создавать вспомогательные органы или созывать совещания с целью оказания помощи в ходе решения изложенных выше задач, в соответствии с существующими правилами ЕЭК.

Приложение II

Решения резолюции министров 2017 года

(ECE/TRANS/270, приложение I)

Мы, министры, собравшиеся для того, чтобы отметить 21 февраля 2017 года семидесятую годовщину работы Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК,

в полной мере осознавая наступление новой эры для транспорта и мобильности под знаком четвертой промышленной революции, а также принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития, Аддис-Абебской программы действий третьей Международной конференции по финансированию развития и Парижского соглашения в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата,

ссылаясь на Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, резолюцию 69/213 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2014 года о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития, резолюцию 70/197 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2015 года об обеспечении всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров, резолюцию 70/260 Генеральной Ассамблеи от 15 апреля 2016 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире и итоги Глобальной конференции по устойчивому транспорту, созванной Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, которая состоялась 26 и 27 ноября 2016 года и в качестве принимающей стороны которой выступило правительство Туркменистана,

заявляя о своей неизменной убежденности в том, что создание безопасных, чистых, надежных, взаимосвязанных и эффективных транспортных систем для людей и грузов возможно только путем формирования всеобъемлющей международно-правовой основы и эффективной коммуникационной практики, налаживания государственного управления и международного сотрудничества, внедрения новых технологий, повышения социальной ответственности и осуществления инновационного финансирования,

высоко оценивая историческое значение Комитета по внутреннему транспорту как ключевого инструмента для восстановления Европы после Второй мировой войны через международное сотрудничество в области транспорта,

признавая актуальность работы Комитета и его вспомогательных органов в глобальном масштабе с учетом итогов обзора реформы ЕЭК ООН, и в частности решения A(65) Комиссии от 2013 года, подтверждая роль Комитета в качестве уникального центра Организации Объединенных Наций, служащего всеобъемлющей региональной и глобальной платформой для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта,

признавая уникальную роль Комитета по внутреннему транспорту не только как специализированного межправительственного органа, занимающегося вопросами внутреннего транспорта, но и как центра, к ведению которого относятся конвенции Организации Объединенных Наций, создавшие и продолжающие формировать основополагающие международные правовые рамки для внутреннего транспорта во всем мире,

подчеркивая важность пассажирских и грузовых перевозок и мобильности как фундаментального условия доступа к работе, образованию и социальным услугам и тем самым как фактора, способствующего социальной интеграции всех граждан, включая лиц с особыми потребностями в плане мобильности, а также как чрезвычайно важного инструмента региональной и глобальной интеграции и экономического роста,

подтверждая ценный вклад и ощутимые результаты Комитета и его вспомогательных органов, в частности их деятельность по непрерывному обновлению конвенций в интересах всех договаривающихся сторон, а также разработку новых конвенций для удовлетворения современных потребностей в сфере транспорта,

с уверенностью заявляя, что конвенции Организации Объединенных Наций в области транспорта, относящиеся к ведению Комитета, хорошо зарекомендовали себя как эффективно функционирующие международные нормативные рамки для устойчивого развития внутреннего транспорта,

отмечая, что большинство (75%) государств – членов Организации Объединенных Наций являются договаривающимися сторонами по крайней мере одной из этих конвенций по транспорту,

утверждая, что присоединение к конвенциям Организации Объединенных Наций по транспорту позитивно отражается на эффективности осуществления связанных с транспортом целей и задач в области устойчивого развития,

подтверждая ту роль, которую Комитет по внутреннему транспорту играет в деле поощрения устойчивых перевозок грузов и пассажиров на международном, региональном, национальном уровнях, а также в городских и сельских районах, уделяя особое внимание обеспечению бесперебойных интермодальных перевозок и работы общественного транспорта и способствуя повышению безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности транспорта, безопасности наземных перевозок, улучшению инфраструктуры для немоторизованного транспорта и эффективности услуг в транспортном секторе,

признавая важность создания транспортных систем, которые способствуют развитию систем городского общественного транспорта, интегрируют планирование землепользования и транспорта, включают в себя инфраструктуру для немоторизованных видов транспорта, укрепляют сообщение между городскими и сельскими районами, связывают сельские общины и центры экономической деятельности с региональными и глобальными производственно-бытовыми цепочками, всесторонне учитывают гендерную проблематику в транспортном секторе и тем самым способствуют социально-экономическому равенству и социально-экономической интеграции,

настоятельно призывая государства – члены Организации Объединенных Наций к дальнейшему совершенствованию интермодальных транспортных услуг и эффективной интеграции различных видов транспорта для достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР),

вновь подтверждая ту роль, которую Трансъевропейская автомагистраль Север–Юг (ТЕА), Трансъевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ) и Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС), а также четыре основных соглашения по вопросам транспортной инфраструктуры играют в поддержке согласованных на международном уровне усилий по многостороннему инвестиционному планированию, нацеленному на обеспечение нынешних и будущих торговых и грузовых потоков как в Европе, так и за ее пределами, в частности между Европой и Азией,

высоко оценивая роль межконтинентальных инициатив в области развития, таких как «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» («Пояс и Путь») в укреплении процесса облегчения перевозок,

выступая за устойчивые инновационные механизмы финансирования и за сотрудничество с соответствующими заинтересованными сторонами как один из важнейших элементов развития жизнеспособной транспортной инфраструктуры и услуг,

подчеркивая важность автомобильной культуры, способствующей развитию безопасной и экологически устойчивой транспортной системы, в целях повышения безопасности движения, инфраструктуры и транспортных средств, а также для эффективного решения вопросов, касающихся специализированной подготовки

водителей, усталости водителя и вождения в состоянии опьянения или под воздействием медикаментов, путем формирования при этом всеобъемлющих нормативных рамок в области безопасности и охраны окружающей среды, относящихся к ведению Комитета и его вспомогательных органов,

отдавая должное работе в поддержку целей безопасности дорожного движения, которую проводят Комитет и его вспомогательные органы, административные комитеты конвенций и Специальный посланник Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения,

признавая вклад Комитета и его Форума по безопасности внутреннего транспорта в решение проблемы роста уязвимости инфраструктуры внутреннего транспорта и мобильности, а также в снижение основных рисков для безопасности, связанных с внутренним транспортом, таких как терроризм, хищения, незаконное пересечение границы и незаконный оборот опасных веществ и изделий,

заявляя о своей готовности продвигаться вперед на пути реализации и осуществления целей в области устойчивого развития, поскольку они неразрывно связаны с транспортом, а также в деле решения проблем, с которыми мы сталкиваемся в результате изменения климата,

приветствуя важнейшую роль Комитета и его соответствующих вспомогательных органов в качестве платформ, к которым правительства будут все чаще прибегать в целях разработки и осуществления эффективных решений для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним, борьбы с загрязнением воздуха и улучшения общих экологических показателей транспорта, включая, в частности, конструкцию транспортных средств и перевозку опасных грузов,

признавая, что стратегия Европейской экономической комиссии в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС) стала важной вехой в деле интеграции мер реагирования на технологические изменения в регулятивную деятельность Комитета,

выступая за содействие всестороннему использованию информационно-коммуникационных технологий во внутреннем транспорте с уделением особого внимания компьютеризации процедур, установленных в соответствии с конвенциями ООН по транспорту, относящимися к ведению Комитета и его вспомогательных органов,

с удовлетворением отмечая роль Комитета в содействии согласованию и созданию стимулирующей нормативно-правовой базы в качестве одного из ключевых элементов для использования в полной мере преимуществ технологических инноваций во всех областях внутреннего транспорта, и в частности правил в области транспортных средств и автоматизированных систем на транспортных средствах, а также настоятельно призывая Комитет и его вспомогательные органы найти краткосрочные решения, в том числе общее толкование, с тем чтобы эти достижения можно было реализовать,

признавая роль Организации Объединенных Наций в налаживании международного сотрудничества в целях более эффективной поддержки уязвимых групп населения, пользующихся общественным транспортом, в том числе маломобильных пассажиров,

высоко оценивая диалог по вопросам инновационной политики, специальную техническую помощь и содержательную деятельность по укреплению потенциала, о чем свидетельствуют обмен передовым опытом и различные проекты,

признавая ценность аналитической работы, наглядным примером которой являются высококачественные публикации, что стимулирует процесс создания знаний,

подчеркивая важность проводимой Комитетом работы по вопросам статистики транспорта в качестве одного из важных направлений, дополняющих его нормативную и аналитическую деятельность,

обращая особое внимание на то, что инструменты для разработки политики, в частности «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), существенно расширяют возможности транспортных директивных органов для принятия обоснованных решений и содействия усилиям по сокращения выбросов углерода в транспортном секторе,

утверждая, что общественный транспорт, пешеходное и велосипедное движение являются ключевыми элементами мобильности, которые рассматриваются на комплексной основе Комитетом, его вспомогательными органами и Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), а также приветствуя Парижскую декларацию «Город в движении: в первую очередь люди!», принятую на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоялось в апреле 2014 года,

принимая во внимание необходимость согласования городского, регионального и транспортного планирования с принципами устойчивого развития, а также применения подхода, в котором человек признается в качестве отправной точки для городского, регионального и транспортного планирования («ориентированный на человека подход»),

выражая признательность Комитету за использование своего значительного экспертного опыта в сфере транспорта для развития межсекторального сотрудничества, в частности взаимодействия по вопросам транспорта и таможен, промышленности, статистики, окружающей среды, телекоммуникаций и здравоохранения, в результате чего сформировался комплексный подход к работе по облегчению перевозок и пересечения границ,

высоко оценивая партнерские отношения, которые приносят в работу Комитета ценные и ощутимые результаты, в частности сотрудничество с организациями региональной интеграции, такими как Европейский союз, Евразийская экономическая комиссия, Организация Черноморского экономического сотрудничества и Евро-средиземноморское экономическое партнерство; с международными финансовыми учреждениями, а также с департаментами и специализированными учреждениями ООН, такими как региональные комиссии Организации Объединенных Наций, Международное агентство по атомной энергии, Международная морская организация, Международная организация труда, Международный союз электросвязи и Всемирная организация здравоохранения; с межправительственными и неправительственными организациями, такими как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Международный транспортный форум, Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), речные комиссии и другие,

признавая ценность институциональных партнерств, например в рамках Межучрежденческого секретариата по статистике, между Евростатом, Организацией экономического сотрудничества и развития и Международным транспортным форумом; межучрежденческих партнерств в области перевозок опасных грузов; а также сотрудничество Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения и Отделом окружающей среды Европейской экономической комиссии,

приветствуя пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоится в Вене в 2019 году,

в полной мере поддерживая основные цели работы Комитета, а именно: улучшение транспортного сообщения через согласованное на международном уровне развитие инфраструктуры внутреннего транспорта, обеспечение эффективных транспортных услуг и беспрепятственного пересечения границ, повышение качества интермодальных услуг, облегчение международных наземных перевозок и связей между морскими портами и внутренними регионами, сокращение выбросов

парниковых газов и уровня загрязнения воздуха/шумового загрязнения, расширение возможностей для мобильности, снижение числа ДТП со смертельным исходом и травматизмом, – особо отмечая значение нормативно-правовой базы по вопросам безопасности дорожного движения и перевозки опасных грузов как одного из важнейших факторов обеспечения безопасности на транспорте,

считая необходимым, чтобы работа Комитета, его вспомогательных органов и те ощутимые результаты, которые она приносит, были более заметными и получили большее признание во всем мире и в рамках Организации Объединенных Наций,

подчеркивая уникальную роль Комитета в системе Организации Объединенных Наций как межправительственного органа, обладающего потенциалом для преобразования внутреннего транспорта в глобальном масштабе, и стремясь в этой связи отразить эту обязанность в его будущей работе и структуре отчетности,

постановляем:

1. *просить* Европейскую экономическую комиссию и Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций рассмотреть вопрос о том, чтобы Комитет представлял на ежегодной основе доклады Комиссии и – для информации – ЭКОСОС, не изменяя при этом организационную структуру секретариата ЕЭК, функции планирования бюджета по программам и надзорные механизмы, с тем чтобы Комитет мог эффективно реагировать на потребности в сфере внутреннего транспорта на глобальном уровне, уделяя особое внимание глобальному регулятивному управлению на основе конвенций ООН по транспорту и других инструментов,
2. *предпринять усилия* для решения проблем устойчивого развития мобильности и внутреннего транспорта, в частности в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития, путем оказания поддержки межправительственному многопрофильному сотрудничеству по вопросам транспорта и в смежных сферах на основе платформы Комитета по внутреннему транспорту, а также уделяя должного внимания важности мобилизации ресурсов и согласования финансовых потоков с задачами устойчивого развития,
3. *рекомендовать* государствам-членам мобилизовать все соответствующие заинтересованные стороны как из государственного, так и негосударственного секторов, с тем чтобы они продолжили участие в работе Комитета, активизировали усилия по созданию внутреннего транспорта, который мы хотим видеть в будущем, и присоединились к проектам КВТ и другим связанным с транспортом инициативам в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития, а также Глобальной повестки дня в области изменения климата и Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения,
4. *предпринять усилия* для решения проблем, возникающих в результате изменения климата, уделять особое внимание поощрению развития устойчивого транспорта и обеспечить безопасность и пропускную способность международных транспортных коридоров путем поддержки межправительственного многопрофильного сотрудничества по вопросам транспорта и в смежных сферах на основе платформы Комитета по внутреннему транспорту,
5. *предложить* государствам-членам, заинтересованным сторонам, Комитету и его вспомогательным органам, а также Специальному посланнику Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения руководствоваться безопасным системным подходом, содействовать разработке добровольных целевых параметров и показателей безопасности дорожного движения и активизировать свои коллективные усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения на всех видах внутреннего транспорта, приняв, в частности, согласованные и эффективные меры для сокращения уровня смертности на дорогах в два раза к 2020 году,

6. *рекомендовать* государствам – членам Организации Объединенных Наций, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта,
7. *заявить* о своей готовности внедрять и поощрять технологические изменения на всех видах внутреннего транспорта, в частности путем дальнейшей интеграции вопросов, связанных с интеллектуальными транспортными системами и автоматизированным вождением, в работу Комитета и его вспомогательных органов, а также посредством стимулирования перехода к цифровому документообороту, прежде всего в секторе международных перевозок,
8. *призвать* Комитет и его вспомогательные органы продолжать улучшать устойчивое транспортное сообщение на международном, региональном, национальном и городском уровнях путем содействия межправительственному диалогу по вопросам политики в рамках своего нынешнего мандата, а также посредством использования своего мобилизующего потенциала для объединения ключевых заинтересованных сторон, оперативного распространения передового опыта и своевременного представления адресных аналитических документов,
9. *способствовать* улучшению регионального и межконтинентального транспортного сообщения, уделяя особое внимание проекту Евро-азиатских транспортных связей и участию в реализации инициативы «Один пояс – один путь» посредством координации политики, а также содействуя обеспечению бесперебойных перевозок,
10. *выразить* убежденность в том, что активное участие в работе Комитета и его вспомогательных органов может принести беспрецедентные выгоды для правительств,
11. *принять во внимание* необходимость дальнейших усилий по определению приоритетов и оптимизации работы Комитета и его вспомогательных органов ввиду ограниченности ресурсов путем налаживания стратегического диалога и разработки стратегии КВТ, учитывающей решения, изложенные в настоящей резолюции,
12. *просить* секретариат ЕЭК подготовить доклад о ходе осуществления решений, содержащихся в настоящей резолюции, на основе реализации стратегии КВТ, которая будет принята Комитетом, а также о ходе работы в области устойчивой мобильности и внутреннего транспорта и представить этот доклад Комитету для рассмотрения на одной из его будущих сессий, но не позднее 2020 года.

Приложение III

Стратегические рамки Европейской экономической комиссии на период 2018–2019 годов (A/71/6 (Prog.17))

Программа 17 – «Экономическое развитие в Европе»

Общая направленность

17.1 За осуществление данной программы отвечает Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций.

17.2 Программа направлена на поощрение сотрудничества и интеграции в качестве средства достижения устойчивого развития в регионе ЕЭК. В целях обеспечения комплексного подхода к устойчивому развитию и эффективного осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в рамках программы будет укреплена взаимодополняемость и взаимосвязь ее восьми подпрограмм, к числу которых относятся: а) «Окружающая среда»; б) «Транспорт»; в) «Статистика»; д) «Экономическое сотрудничество и интеграция»; е) «Устойчивая энергетика»; ф) «Торговля»; г) «Лесное хозяйство и лесоматериалы»; и г) «Жилищное хозяйство, землепользование и народонаселение». Кроме того, каждая подпрограмма будет увязана с конкретными целями в области устойчивого развития и связанными с ними задачами, при этом должное внимание будет уделяться смягчению последствий изменения климата и мерам по адаптации к нему.

17.3 В соответствии с установленными директивными органами мандатами, включая решение A(65) Комиссии от 11 апреля 2013 года об итогах обзора реформы ЕЭК 2005 года, в рамках данной программы обеспечивается поддержка регионального сотрудничества и интеграции посредством а) ведения стратегического диалога, б) выполнения нормативной работы и в) осуществления технического сотрудничества.

17.4 Будет обеспечиваться должный учет гендерного аспекта развития, поскольку женщины составляют более половины населения мира и являются активными участниками и бенефициарами процесса устойчивого развития в регионе. В соответствии с Общесистемным планом действий Организации Объединенных Наций и целью 5 в области устойчивого развития программа работы ЕЭК будет предусматривать принятие мер по обеспечению гендерного равенства и расширению прав и возможностей женщин. В частности, особое внимание в рамках программы будет уделяться роли женщин в экономике, а также поощрению развития предпринимательства среди женщин в регионе.

17.5 ЕЭК будет также добиваться общесистемной согласованности в осуществлении ее программы, с тем чтобы избежать параллелизма, сократить дублирование, многократно усилить результативность, повысить отдачу и обеспечить долгосрочный характер своей работы в регионе. В ходе выполнения этих задач она будет опираться на результаты работы других структур Организации Объединенных Наций и соответствующих организаций. Комиссия будет осуществлять руководство Региональным координационным механизмом и вносить вклад в работу Группы Организации Объединенных Наций по вопросам развития в Европе и Центральной Азии посредством поддержки осуществления в регионе программ по линии Рамочной программы Организации Объединенных Наций по оказанию помощи в целях развития и инициативы «Единая Организация Объединенных Наций».

17.6 Главным механизмом сотрудничества ЕЭК с другими соответствующими заинтересованными сторонами в Центральной Азии будет и далее служить совместно осуществляемая ЕЭК и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии.

17.7 В рамках своего мандата данная программа предусматривает оказание содействия в принятии последующих действий и проведении обзора осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в том числе в рамках Политического форума высокого уровня по устойчивому развитию, проводимого под эгидой Экономического и Социального Совета и Генеральной Ассамблеи.

17.8 Исполнительный комитет ЕЭК утвердил стратегические рамки для программы 17 «Экономическое развитие в Европе» на период 2018–2019 годов на своем 81-м заседании 23 ноября 2015 года, не предвещая итогов обзора мандатов директивных органов, проводимого Комитетом.

Приложение IV

Обзоры подпрограммы ЕЭК по транспорту

1. Двумя из наиболее важных оценок, которые оказали воздействие на подпрограмму по транспорту, являются оценка реформы ЕЭК 2005 года и обзор реформы ЕЭК 2013 года.

1. Реформа ЕЭК 2005 года

2. В документе E/ECE/1434/Rev.1 кратко изложены итоги реформы ЕЭК 2005 года. В отношении подпрограммы по транспорту были сделаны следующие выводы:

«35. Комитет по внутреннему транспорту активизирует деятельность по вопросам пересечения границ и облегчения торговли в сотрудничестве с Комитетом по торговле и представит соответствующие предложения Исполнительному комитету.

36. Комитет по внутреннему транспорту в сотрудничестве с Комитетом по экологической политике и в консультации с ВТО активизирует деятельность, связанную с:

- ОПТОСОЗ, включая устойчивое финансирование и кадровое обеспечение координационного центра, и
- экологическими аспектами транспорта,

и представит соответствующие предложения Исполнительному комитету.

37. Комитет по внутреннему транспорту представит Исполнительному комитету предложения относительно путей контроля и повышения действенности осуществления ключевых правовых актов ЕЭК по транспорту, включая безопасность движения.

38. Комитет по внутреннему транспорту представит Исполнительному комитету предложения относительно путей укрепления евроазиатских транспортных связей.

39. Комитет по внутреннему транспорту представит Исполнительному комитету предложения относительно путей:

- укрепления конвенции МДП;
- повышения прозрачности при применении Конвенции МДП».

2. Обзор реформы ЕЭК 2013 года

3. В решении А(65) кратко изложены итоги обзора реформы ЕЭК 2005 года. В отношении подпрограммы по транспорту были сделаны следующие выводы:

«9. Данная подпрограмма представляет собой уникальный в Организации Объединенных Наций центр, выполняющий функции всеобъемлющей региональной и глобальной платформы для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта. Подпрограмма ЕЭК по транспорту, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и его соответствующие вспомогательные органы эффективно работают в рамках действующих мандатов, добиваясь на регулярной и текущей основе конкретных результатов, которые имеют явную практическую полезность для региона и за его пределами.

10. На основании вышеизложенного:

a) данная подпрограмма и ее вспомогательные органы должны продолжать осуществлять нынешние мандаты под общим руководством КВТ и Исполкома. Им следует усиливать акцент на такие области, как согласование норм, касающихся транспортных средств, дорожная безопасность, перевозки опасных грузов, упрощение пограничных процедур, включая Конвенцию МДП, единое железнодорожное право, осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), интеллектуальные транспортные системы. Она будет и впредь изучать синергические связи между этими направлениями работы с общей целью содействия развитию устойчивого транспорта, который является безопасным, чистым и конкурентоспособным;

b) при распределении ресурсов из регулярного бюджета следует в полной мере учитывать растущие потребности данной подпрограммы и Отдела по транспорту и обеспечить, чтобы они могли в будущем продолжать, в условиях роста ресурсов и возможностей, выполнять свою работу и обслуживать все вспомогательные органы эффективным образом, особенно в тех областях, которые указаны в подпункте a) пункта 10».

Приложение V

Положение о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту

[ECE/TRANS/97, стр. 34–35, приложение 2]

a) Комитет по внутреннему транспорту является для своих членов форумом для i) сотрудничества и проведения консультаций на основе обмена информацией и опытом, ii) анализа тенденций развития транспорта и транспортной политики и экономики транспорта и iii) осуществления скоординированных действий, направленных на создание эффективной, взаимосвязанной, сбалансированной и гибкой транспортной системы в регионе ЕЭК, основанной на принципах рыночной экономики; он стремится к обеспечению безопасности, охране окружающей среды и энергоэффективности на транспорте и учитывает развитие транспорта и политику в области транспорта, проводимую правительствами входящих в него стран;

b) Комитет содействует унификации и совершенствованию технических и эксплуатационных предписаний, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта в регионе ЕЭК, в частности в отношении безопасности дорожного движения, автотранспортных средств, перевозки опасных грузов, инфраструктуры и комбинированных перевозок;

c) он содействует облегчению международных автомобильных, железнодорожных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям, в частности посредством упрощения и унификации административных процедур, касающихся пересечения границ, и документации, включая электронный обмен данными (ЭДИФАКТ);

d) он содействует скоординированному развитию инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также комбинированных перевозок в целях создания в регионе ЕЭК взаимосвязанных международных транспортных сетей в каждом виде транспорта;

e) Комитет стремится к обеспечению устойчивого развития транспорта путем как снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, так и применения экологически чистых видов транспорта, включая развитие комбинированных перевозок;

f) для реализации вышеуказанных целей и функций Комитет по внутреннему транспорту разрабатывает, применяет и в соответствующих случаях пересматривает соглашения, конвенции и другие международные имеющие обязательную юридическую силу договоры в различных областях внутреннего транспорта;

g) он разрабатывает соответствующие методы и определения, необходимые для сбора, составления и унификации транспортной статистики в целях обеспечения ее сопоставимости и согласованности. Он определяет также необходимость в сборе статистических данных и их координации на международном уровне и рассматривает способы совершенствования их сбора, представления и повышения их качества;

h) по запросу Комитет предоставляет консультации и оказывает помощь странам – членам ЕЭК, в частности тем странам, в которых происходят существенные экономические изменения, путем организации рабочих совещаний, профессиональной подготовки и с помощью других средств, в решении транспортных вопросов, представляющих особый интерес, в частности в создании транспортных систем и инфраструктур, которые были бы совместимы с транспортными системами и инфраструктурами их соседей по региону ЕЭК;

i) Комитет проводит исследования по проблемам взаимодействия внутреннего транспорта с морским и воздушным транспортом в регионе ЕЭК;

j) в ходе решения возложенных на него задач Комитет осуществляет тесное сотрудничество с другими основными вспомогательными органами ЕЭК, Европейским сообществом и межправительственными организациями, в частности с ЕКМТ, региональными организациями экономического сотрудничества, такими финансовыми учреждениями, как МБРР, ЕИБ и ЕБРР, а также с неправительственными организациями, занимающимися вопросами европейского транспорта, с тем чтобы избежать дублирования в работе и обеспечить максимальный вклад каждой организации в согласованное всестороннее региональное развитие транспорта, в обеспечение его безопасности, в охрану окружающей среды и в конечном счете в экономическое развитие государств-участников и получение ими экономической выгоды;

к) Комитет может, по мере необходимости, создавать вспомогательные органы или созывать совещания с целью оказания помощи в ходе решения изложенных выше задач.

Приложение VI

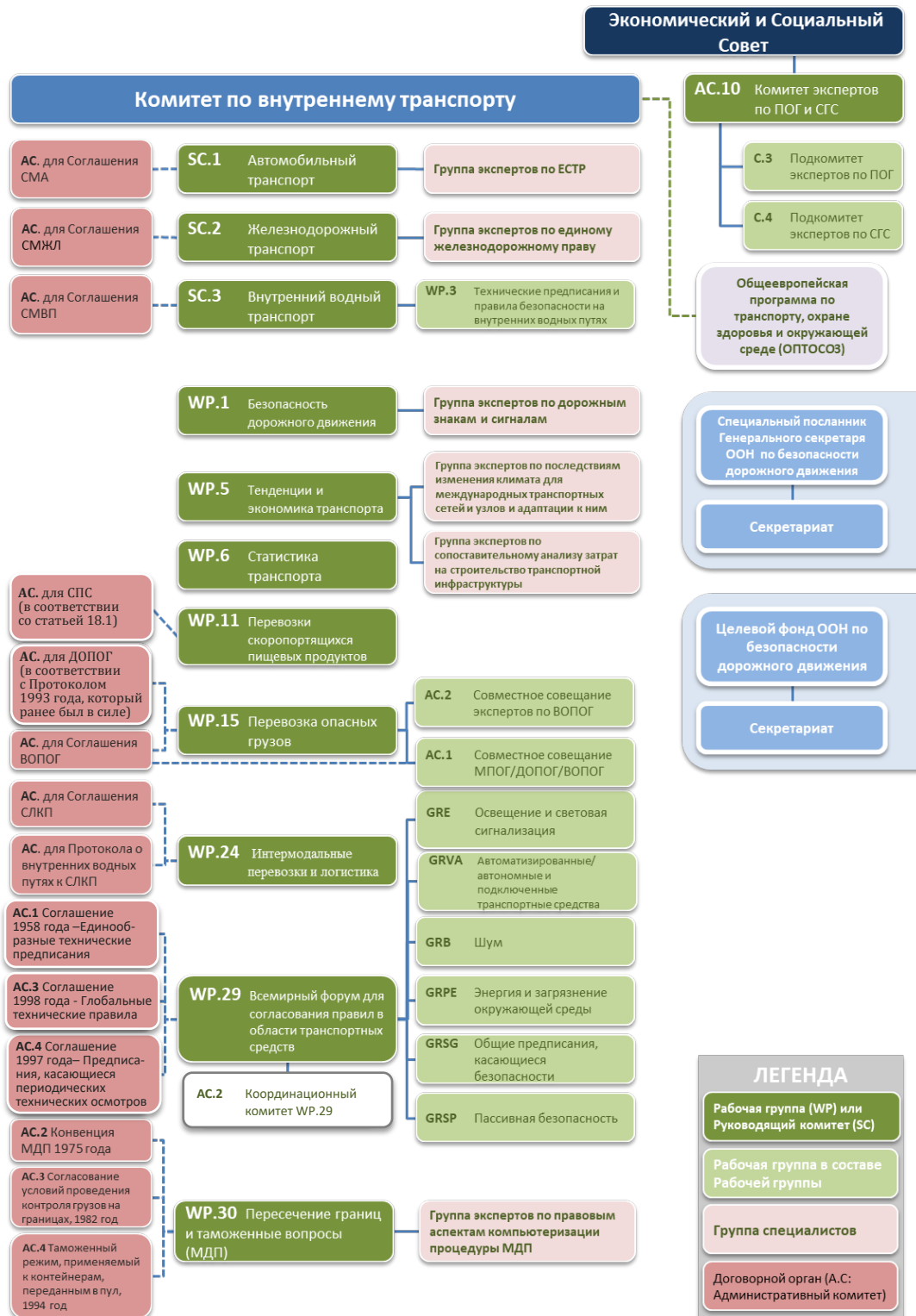
Комитет по внутреннему транспорту и структура подпрограммы по транспорту

1. **Что такое КВТ для целей данной стратегии?** В состав КВТ входят, как минимум, сам Комитет, его вспомогательные органы и обслуживающий их секретариат. В ходе анализа истории КВТ стало очевидным, что деятельность и роль Комитета нельзя оценивать в отрыве от других факторов.

2. В результате деятельности 20 рабочих групп Комитета, которым оказывали поддержку более 40 групп экспертов и неофициальных групп и которые в основном занимались административным сопровождением и дальнейшей разработкой международных соглашений и конвенций в области транспорта, и в результате работы 12 договорных органов (административных комитетов), действующих в тесном сотрудничестве с рабочими группами Комитета, КВТ стал хранителем 58 конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта. Ежегодные сессии КВТ 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 вместе с Отделом устойчивого транспорта ЕЭК, т. е. вместе с подпрограммой по транспорту ЕЭК и ее секретариатом.

3. Секретариат также обслуживает другие межправительственные органы, в частности Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и по 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 тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и стыкуемости. Кроме того, в сотрудничестве с ЕРБ ВОЗ и Отделом окружающей среды ЕЭК он обслуживает Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). В качестве учреждения-исполнителя он также участвует *ex officio* в работе руководящих комитетов по проектам создания трансъвропейской автомагистрали и трансъвропейской железнодорожной магистрали. Кроме того, существуют долгосрочные институционализированные связи с такими ключевыми партнерами, как Евростат и МФТ (ОЭСР), речные комиссии (например, ЦКСР и Дунайская комиссия); и Всемирная таможенная организация. С 2015 года он принимает у себя секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. И наконец, с 2018 года он размещает у себя секретариат Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Все эти различные органы работают в условиях взаимовыгодного сотрудничества, чему способствуют услуги, оказываемые общим секретариатом.

Схема
**Межправительственная структура правовых документов и видов деятельности
 Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта,
 поддержку которых обеспечивает секретариат ЕЭК**



Приложение VII

Нынешний объем ассигнований, двухгодичный период 2016–2017 годов

Подпрограмма 2. «Транспорт»

Общее число сотрудников категории С: 33 сотрудника (РБ: 26; ВБ: 7) (без учета должностей уровня Д)

Общее число сотрудников категории ОО: 15 (РБ: 12; ВБ: 3)

Направления деятельности	Количество должностей категории С	Количество должностей категории ОО	% С	% ОО	Замечания
1. Общая координация (КВТ и Бюро)	0,6	0,6	2%	4%	РБ – должности
2. Тенденции и экономика транспорта (включая ЕАТС)	1,4	0,5	4%	3%	РБ – должности ВБ – прочая деятельность
3. Согласование правил в области транспортных средств, снижение выбросов ПГ, ИТС	7	1,5	21%	10%	РБ – должности
4. Железнодорожный транспорт (включая проект ТЕЖ)	0,9	0,5	3%	3%	РБ – должности
5. Внутренний водный транспорт	1,6	0,5	5%	3%	РБ – должности
6. Интермодальные перевозки и логистика	0,7	0,5	2%	3%	РБ – должности
7. Таможенные вопросы, связанные с транспортом	6,6%	2,5	20%	17%	РБ и ВБ – должности
8. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)	0,3	0,3	1%	2%	РБ – должности ВБ – прочая деятельность
9. Перевозка опасных грузов (ЕЭК)	2,5	1	8%	7%	РБ – должности
10. Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)	1,2	0,5	4%	3%	РБ – должности
11. Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) (ЭКОСОС)	1	0,5	3%	3%	РБ – должности
12. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов	0,3	0,5	1%	3%	РБ – должности
13. Статистика транспорта	2	0,5	6%	3%	РБ – должности
14. Автомобильный транспорт (включая проект ТЕА)	1	0,5	3%	3%	РБ – должности
15. Безопасность дорожного движения**	3,4	1,5	10%	10%	РБ и ВБ – должности
16. Региональный советник	1	0,8	3%	5%	РБ – должности; ВБ – другие виды деятельности (ТЕА/ТЕЖ)
17. Горизонтальная поддержка (личная канцелярия)	1,5	2,3	5%	15%	РБ – должности
Всего	33	15	100%	100%	

* Включая 5 внебюджетных должностей категории С и 2 должности категории ОО.

** Включая 2 внебюджетные должности категории С и 1 внебюджетную должность категории ОО для обслуживания Специального посланника ГС ООН по безопасности дорожного движения.

Приложение VIII

Индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг

<i>Целевой показатель¹</i>	<i>Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²</i>
<p>Целевой показатель 1: К 2020 году все страны должны разработать всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с обязательными по срокам целевыми показателями.</p>	<p>Индикаторы для целевого показателя 1:</p> <p>Число стран с опубликованным национальным планом действий, включающим регулярно обновляемые и обязательные по срокам целевые показатели сокращения смертности и травматизма</p> <p>Число стран, в которых имеется ведущее национальное агентство по координации, мониторингу, оценке и осуществлению многосекторального национального плана действий по безопасности дорожного движения</p>
<p>Целевой показатель 2: К 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН по безопасности дорожного движения.</p>	<p>Индикатор для целевого показателя 2:</p> <p>Число стран, ратифицировавших один или несколько основных правовых документов ООН в области безопасности дорожного движения или присоединившихся к ним</p> <p>(Сноска:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Конвенция 1949 года о дорожном движении • Конвенция 1968 года о дорожном движении • Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах • Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств • Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах • Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств • Соглашение 1957 года о дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ))
<p>Целевой показатель 3: К 2030 году все новые дороги должны соответствовать техническим стандартам, обеспечивающим безопасность всех участников дорожного движения, или рейтингу «три звезды» и выше.</p>	<p>Индикаторы для целевого показателя 3:</p> <p>Число стран, которые внедриli в отношении всех новых дорог технические стандарты, учитывающие безопасность всех участников дорожного движения или согласующиеся с соответствующими конвенциями Организации Объединенных Наций, и регулируют соблюдение таких стандартов</p> <p>Число стран, использующих систематические подходы к оценке/проверке новых дорог</p>

¹ Утверждены на совещании государств-членов для доработки добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг (Женева, 20 и 21 ноября 2017 года). См. приложение к докладу о работе совещания, размещенному по адресу www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

² Приведенные здесь показатели официально не приняты. Документ приводится в том виде, в каком он был представлен на экране в пятницу, 23 февраля 2018 года, в 14 ч 30 мин в ходе неофициальных консультаций государств-членов, созванных ВОЗ (для рассылки).

*Целевой показатель¹**Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²***Целевой показатель 4:**

К 2030 году более 75% перевозок по существующим дорогам должно осуществляться по дорогам, которые отвечают техническим стандартам, обеспечивающим безопасность всех участников дорожного движения.

Целевой показатель 5:

К 2030 году 100% новых (определяемых как произведенные, проданные или импортируемые) и подержанных транспортных средств должны отвечать высоким стандартам безопасности, таким как рекомендованные приоритетные правила ООН, глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные эксплуатационные требования.

Целевой показатель 6:

К 2030 году вдвое сократить долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости, и добиться сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением установленного ограничения скорости.

Целевой показатель 7:

К 2030 году увеличить долю мотоциклистов, правильно пользующихся стандартными шлемами, почти до 100%.

Индикаторы для целевого показателя 4:

Число стран, разработавших и реализующих план модернизации существующих дорог с учетом требований безопасности всех участников дорожного движения

Число стран, использующих систематические подходы к оценке/ проверке существующих дорог

Индикаторы для целевого показателя 5:

Число стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении новых транспортных средств

Число стран, использующих систематические подходы к оценке транспортных средств

Число стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении экспортируемых подержанных транспортных средств

Индикаторы для целевого показателя 6:

Число стран, имеющих законодательство, устанавливающее надлежащие ограничения скорости и эффективные меры по обеспечению соблюдения

Число стран, которые сократили вдвое долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о нарушениях скоростного режима, а также травматизме и смертности, связанных с превышением скорости

Число стран, добившихся сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением скорости

Индикаторы для целевого показателя 7:

Число стран, имеющих законодательство, требующее от водителей мотоциклов носить правильно застегнутый шлем, отвечающий соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 22 ООН или эквивалентному национальному стандарту)

Число стран, обеспечивающих эффективное соблюдение законодательства об использовании шлемов

Число стран, применяющих нормы безопасности в отношении поступающих в продажу шлемов для детей и взрослых

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании шлемов

Число стран, в которых доля водителей мотоциклов, правильно пользующихся шлемами, приближается к 100%

*Целевой показатель¹**Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²***Целевой показатель 8:**

К 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров автотранспортных средств, использующих ремни безопасности или стандартные детские удерживающие системы, почти до 100%.

Целевой показатель 9:

К 2030 году вдвое сократить число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться сокращения числа происшествий, связанных с другими психоактивными веществами.

Целевой показатель 10:

К 2030 году все страны должны принять национальные законы, ограничивающие или запрещающие использование мобильных телефонов во время вождения.

Целевой показатель 11:

К 2030 году все страны должны ввести в действие правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международным/региональным правилам в этой области.

Индикаторы для целевого показателя 8:

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования ремней безопасности всеми лицами, находящимися в автотранспортном средстве

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования детских удерживающих систем, которые отвечают соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 44 или 129 ООН и Правилам № 145 ООН или эквивалентному национальному стандарту)

Число стран, в которых доля всех водителей и пассажиров транспортных средств, пользующихся ремнями безопасности, приближается к 100%

Число стран, в которых доля всех детей, находящихся в автотранспортном средстве и пользующихся стандартными детскими удерживающими системами, приближается к 100%

Число стран, имеющих и эффективно применяющих нормы безопасности в отношении поступающих в продажу детских удерживающих систем

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные данные об использовании ремней безопасности, а также о надлежащем использовании детских удерживающих систем

Индикаторы для целевого показателя 9:

Число стран, имеющих соответствующее законодательство и эффективные правоприменительные механизмы по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о вождении в нетрезвом состоянии и/или под воздействием психоактивных веществ и связанных с этим случаях смерти и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий

Число стран, вдвое сокративших число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ

Индикаторы для целевого показателя 10:

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство об ограничении или запрещении использования мобильных телефонов во время вождения

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании мобильных телефонов во время вождения

Индикаторы для целевого показателя 11:

Число стран, присоединившихся к международным/региональным правилам в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей

Число стран, в которых имеются и эффективно применяются нормативные правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и проводятся соответствующие проверки

*Целевой показатель¹**Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²*

Целевой показатель 12:

К 2030 году все страны должны установить и достичь национальные целевые показатели, с тем чтобы свести к минимуму временной интервал между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи.

Индикаторы для целевого показателя 12:

Число стран, достигших национальных целевых показателей в отношении временного интервала между дорожно-транспортным происшествием, приведшим к серьезным травмам, и оказанием первой профессиональной неотложной помощи

Число стран, назначивших учреждения для эффективной координации деятельности служб экстренной медицинской помощи до госпитализации и в медицинских учреждениях

Приложение IX

Сокращенные наименования партнерских учреждений

- I. Департаменты и органы Организации Объединенных Наций, занимающиеся вопросами транспорта**
- A. В рамках Экономического и Социального Совета**
- ДЭСВ: Департамент по экономическим и социальным вопросам
 - ЕЭК: Европейская экономическая комиссия
 - ЭСКАТО: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
 - ЭКЛАК: Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна
 - ЭКА: Экономическая комиссия для Африки
 - ЭСКЗА: Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии
- B. Программы Организации Объединенных Наций и другие структуры, имеющие отношение к проблематике транспорта**
- ЮНКТАД: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
 - ПРООН: Программа развития Организации Объединенных Наций
 - ЮНЕП: Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
 - ООН-Хабитат: Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам
 - ЮНИТАР: Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций
- C. Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций**
- ИКАО: Международная организация гражданской авиации
 - ИМО: Международная морская организация
 - МОТ: Международная организация труда
 - МСЭ: Международный союз электросвязи
 - ВОЗ: Всемирная организация здравоохранения
 - ВМО: Всемирная метеорологическая организация
- II. Международные финансовые учреждения**
- ГВБ: Группа Всемирного банка
 - АБР: Азиатский банк развития
 - АфБР: Африканский банк развития
 - АБИИ: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций
 - ЕБРР: Европейский банк реконструкции и развития
 - МАБР: Межамериканский банк развития
 - ИБР: Исламский банк развития
 - НБР: Новый банк развития

III. Межправительственные транспортные организации/форумы

- АСЕМ: Азиатско-Европейское совещание
- ОЭСР/МТФ: Международный транспортный форум
- ОСЖД: Организация сотрудничества железных дорог
- ОТИФ: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам
- ЦКСР: Центральная комиссия судоходства по Рейну (речная комиссия)
- ДК: Дунайская комиссия (речная комиссия)
- Международная комиссия по бассейну реки Сава (речная комиссия)
- МС: Мозельская комиссия (речная комиссия)

IV. Организации региональной интеграции

- Европейский союз
- Евразийский экономический союз

V. Неправительственные организации в области внутреннего транспорта

A. Автомобильный транспорт и инфраструктура автомобильного транспорта

- МДФ: Международная дорожная федерация
- МСАТ: Международный союз автомобильного транспорта
- ПМАДК: Всемирная дорожная ассоциация

B. Железнодорожный транспорт

- СЕЖД: Ассоциация европейских железных дорог
- МКЖТ: Международный комитет железнодорожного транспорта
- МСЖД: Международный союз железных дорог
- МСККП: Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам

C. Производители транспортных средств и транспортного оборудования и инспекционные объединения:

- МКТОТ: Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств
- КСАОД: Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей
- МАЗМ: Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов
- ЯАПАД: Японская ассоциация производителей автомобильных деталей
- МЕМА: Ассоциация заводов-изготовителей двигателей и оборудования
- МОПАП: Международная организация предприятий автомобильной промышленности

D. Внутренние водные пути

- КДДП: Конференция директоров дунайских пароходств/участников Братиславских соглашений
- ЕСРС: Европейский союз речного судоходства

- ЕФПВС: Европейская федерация портов внутреннего судоходства
- ЕСРПТ: Европейский союз речного и прибрежного транспорта
- ИВР: Международная ассоциация, представляющая взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе
- ПМАКС: Всемирная ассоциация инфраструктуры водного транспорта

Приложение X

Предыстория Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года

I. Роль устойчивого развития транспорта в XXI веке

1. Транспорт является ключевым экономическим сектором, обеспечивающим доступ к рынкам и торговле. Благодаря индивидуальной мобильности он обеспечивает доступ к рабочим местам, социальным услугам и в целом к возможностям. По этой причине он крайне важен для экономического роста, сокращения масштабов нищеты и повышения общего благосостояния. В этой связи стыкуемость инфраструктуры является важным первым шагом, однако важную роль играют также связанность услуг и облегчение процедур пересечения границ для людей и грузов. Сквозная стыкуемость во всех ее аспектах нуждается в согласованной системе управления, опирающейся на ясный и всеобъемлющий правовой режим.

2. Инновации на транспорте положили начало радикально новому подходу к мобильности, трансформировав все ее аспекты, начиная с того, каким образом люди перемещаются, общаются и оплачивают транспортные услуги, и заканчивая тем, какими методами разрабатывается транспортное законодательство. Декарбонизация и электронная мобильность открывают дорогу в будущее, а автоматизация более высокого уровня, особенно внедрение автономных транспортных средств, требует более тесного сотрудничества между регулируемыми органами в секторах транспорта и телекоммуникаций. Однако их будущее также зависит от целостной транспортной политики и благоприятной нормативно-правовой среды. Внедрение цифровых технологий и переход на электронный документооборот на транспорте уже осуществляются и способствуют повышению эффективности перевозок и управления ими. Они также открывают новые возможности для предоставления услуг и опережающего развития. Ускорение успешного внедрения инноваций применительно к объектам инфраструктуры, транспортным средствам и управлению мобильностью придаст системе мобильности более безопасный и экологичный характер.

3. Устойчивый транспорт имеет пять ключевых измерений: безопасность, физическая доступность, приемлемость по стоимости, надежность и экологичность. Устойчивый транспорт для XXI века является безопасным, качественным, физически и материально доступным для всех, экологически рациональным и экономически жизнестойким и вносит положительный вклад в устойчивое развитие на местном, национальном и глобальном уровнях.

II. Возникающие проблемы и возможности

4. В сфере внутреннего транспорта на региональном и глобальном уровнях проблемы соседствуют с возможностями. Ниже без какого-либо особого порядка приоритетности обозначены некоторые ключевые трудности и возможности.

A. Трудности

- Кризис безопасности дорожного движения продолжается, и несмотря на глобальные усилия по его преодолению на дорогах мира ежегодно гибнет 1,2 млн человек, 15% из которых дети. Кроме того, ежегодно еще 20–50 млн человек получают травмы. 90% этих случаев смерти приходится на страны с низким и средним уровнем доходов, хотя они располагают менее чем половиной мирового автопарка. По оценкам, ежегодные убытки на глобальном уровне, обусловленные травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, составляют в общей сложности 518 млрд долл. США и обходятся странам в 1–3% их валового национального продукта.

- Воздействие транспорта на окружающую среду, особенно на изменение климата и качество воздуха, с угрожающей скоростью увеличивает риски для конкурентоспособности экономики, а также для благосостояния и здоровья населения. В ответ на это Парижское соглашение по климату впервые обязало почти все страны мира принять меры по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним. Это особенно важно для транспорта, который вносит значительный и растущий вклад в глобальное изменение климата. Доля транспортного сектора в глобальных выбросах парниковых газов (ПГ) выросла и в 2015 году превысила 20% от общего объема выбросов ПГ, связанных с энергетикой. В регионе ЕЭК эта доля в период 1960–2015 годов почти удвоилась. В 2014 году ВОЗ опубликовала свои последние оценки по общим показателям заболеваемости, связанным с загрязнением атмосферного воздуха (снаружи помещений) и бытовым загрязнением воздуха (внутри помещений). Причиной большинства этих смертей являлись сердечно-сосудистые и цереброваскулярные заболевания, а также заболевания дыхательных путей и рак легких. В 2015 году ВОЗ провела также экономическую оценку этих показателей заболеваемости для Европы (не ограничиваясь одним только транспортом), согласно которой ежегодные экономические затраты, обусловленные последствиями загрязнения воздуха для здоровья людей и уровня смертности, включая затраты, связанные с заболеваемостью, составляют 1,575 трлн долл. США.
- Дорожные заторы остаются одной из главных проблем для директивных органов, отвечающих за разработку транспортной политики, и стран мира. По всему миру люди теряют все больше и больше времени на поездки на работу и обратно.
- Настало время для реализации многочисленных передовых технологических инноваций, особенно в области цифровизации, автоматизации и электрификации, которые позволят стимулировать и ускорить процесс преобразований. Удивительно быстро развивается применение информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), в частности для автоматизированных транспортных средств. Вместе с тем темпы разработки стандартов и корректировки существующей нормативной базы отстают от темпов развития применения ИКТ. В связи с этим возникает обеспокоенность по поводу недостаточной оперативной совместимости и нерационального использования инвестиций. Также возникает целый ряд нетехнических вопросов, касающихся, в частности, неприкосновенности частной жизни, надежности, безопасности и юридической ответственности в случае дорожно-транспортных происшествий и сбоев в работе. КВТ и его рабочие группы несут ответственность за ускорение процесса нормотворчества и регулирования на основе широкого участия.
- Трансграничные и транзитные перевозки по суше в развивающихся странах, в частности в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, сопряжены с серьезными трудностями, которые препятствуют их эффективной интеграции в глобальные производственно-сбытовые цепи и выходу на рынки. Формальности и процедуры являются длительными и громоздкими из-за отсутствия в странах адекватной вспомогательной политики, правил и систем наращивания потенциала, а также из-за различий в национальных законах и стандартах между странами, что приводит к увеличению транспортных издержек и снижению конкурентоспособности. Аналогичные трудности наблюдаются и на транспорте в регионе ЕЭК в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, а также между государствами – членами ЕС и государствами, не входящими в его состав. Оперативная цифровизация процедур в целом и компьютеризация процедуры МДП в частности имеют важнейшее значение для решения растущих проблем и уменьшения задержек и заторов в пунктах пересечения границ.

- Инфраструктурные проблемы и глобальная мобилизация достаточного объема инвестиций для развития инфраструктуры: 1 млрд человек не имеют доступа к всепогодной дороге, чтобы добраться до ближайшего города. Во многих развивающихся странах по-прежнему отсутствует качественная инфраструктура и транспортные сети, совместимые с другими странами. С другой стороны, многие развитые страны сталкиваются с проблемой устаревшей инфраструктуры.

В. Возможности

- Число договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ, достигло достойного уровня и постоянно растет. Однако оно остается недостаточным по сравнению с потребностью в более высокой степени унификации в некоторых системах внутреннего транспорта. Учитывая, что конвенции Организации Объединенных Наций по транспорту имеют важнейшее значение для содействия достижению целей в области устойчивого развития (ЦУР), стратегия КВТ представляет собой уникальную возможность для того, чтобы поддержать и ускорить процесс присоединения стран по всему миру к правовым документам, а также обеспечить активное и справедливое участие большинства государств – членов Организации Объединенных Наций, включая государства, не являющиеся членами ЕЭК, в работе КВТ.
- Глобальные соглашения являются движущей силой глобальных стратегий по преобразованию пути развития, а деятельность КВТ должна подкреплять и поддерживать их. Наиболее важными из этих соглашений являются Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Цели в области устойчивого развития; Парижское соглашение, принятое в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (предотвращение изменения климата и адаптация к нему); Аддис-Абебская программа действий третьей Международной конференции по финансированию развития (финансирование развития); принятая в Кито Новая программа развития городов и Десятилетие действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.
- Такие глобальные инициативы, как инициатива Всемирного банка «Устойчивая мобильность для всех» (SuM4All) и создаваемый в настоящее время координационный механизм Организации Объединенных Наций «ООН – Транспорт», представляют собой глобальные меры, направленные на укрепление связей и координацию между тремя основными видами транспорта – воздушным, морским и внутренним транспортом. Ожидается, что ЕЭК возглавит деятельность в области внутреннего транспорта.
- Такие технологические достижения, как интеллектуальные транспортные системы, цифровизация и автоматизация, дополнительно усиливают потребность в стратегическом переосмыслении работы Комитета. Инновационные приложения ИКТ на внутреннем транспорте могут обеспечить комплексные решения для повышения экономической эффективности, предотвращения дорожно-транспортных происшествий и сокращения выбросов.
- Глобальные мегатенденции, включая динамику численности населения и урбанизацию, также несут в себе возможности, поскольку они переопределяют системный спрос на транспортные услуги в мировом масштабе. Растущий спрос на транспорт, особенно в городской среде, является основной причиной перегруженности существующей транспортной инфраструктуры. Данная проблема не может быть решена только за счет расширения инфраструктуры. Вместо этого необходимо оптимизировать формирование транспортного спроса, особенно путем улучшения координации и интеграции транспортной политики и политики землепользования/городского развития.

- Растущая потребность в повышении степени инфраструктурной и оперативной стыкуемости. Для дальнейшего содействия развитию стыкуемых международных инфраструктурных сетей в быстро меняющихся геополитических условиях может потребоваться более оперативная взаимоувязка существующих соглашений и инициатив, реализуемых на региональном, межрегиональном и международном уровнях. Руководствуясь этой потребностью, Аргентина, Индия, Катар, Китай, Пакистан, Саудовская Аравия и Катар недавно присоединились к Конвенции МДП.
- Кроме того, региональные и субрегиональные соглашения об операционной деятельности (например, международное соглашение по автомобильным перевозкам между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества и соглашение об автомобильных транспортных средствах, которое заключили Бангладеш, Бутан, Индия и Непал) открывают возможности для пересечения границ и внутренние маршруты для международных перевозок, а также прокладывают путь для применения правовых документов Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции КВТ и его вспомогательных органов.

5. Для преодоления вышеупомянутых трудностей и задействования соответствующих возможностей также требуются новые подходы к определению наиболее подходящих форм управления и регулирования транспортного сектора. Поскольку глобальной структуры по вопросам внутреннего транспорта не существует, крупные организации, занимающиеся транспортными вопросами, переориентируются для более эффективного решения стоящих перед ними задач. Эти усилия делают еще более настоятельной необходимость обеспечения комплексного подхода к вопросам внутреннего транспорта в качестве третьего компонента устойчивого развития транспорта наряду и наравне с воздушным транспортом, проблемами которого занимается Международная организация гражданской авиации (ИКАО), и морским транспортом, относящимся к ведению Международной морской организации (ИМО). Недавний пример исследования, в котором в соответствии с аналогичными предыдущими предложениями предлагалось создать глобальную организацию по автомобильным дорогам, т. е. лишь по одному из видов внутреннего транспорта, является типичным примером риска институциональной раздробленности во внутреннем транспорте и свидетельствует о необходимости разработки всеобъемлющего режима регулирования и соответствующей институциональной архитектуры для обеспечения комплексной межправительственной поддержки всех видов внутреннего транспорта.

6. И наконец, для решения вышеупомянутых проблем и определения наиболее эффективной будущей роли КВТ необходимо тщательно проанализировать характеристики институциональной архитектуры в сфере транспорта и глобальную потребность в большей координации и согласовании. Одной из особенностей этой архитектуры является проблема недостаточной надлежащей глобальной координации в некоторых областях внутреннего транспорта, которую необходимо преодолеть. В целях улучшения координации и согласования на внутреннем транспорте КВТ может потребоваться дальнейшее наращивание деятельности по разработке правовых документов, относящихся к сфере его компетенции, и содействию присоединению к ним, что может создать новые реалии в деле осуществления правовых документов.

III. Ключевая роль Комитета по внутреннему транспорту в решении этих проблем и поиске возможностей

7. Что касается сильных сторон КВТ (как самого КВТ, так и его вспомогательных органов), то в силу уникальных исторических обстоятельств ЕЭК/КВТ является хранителем как глобальных, так и региональных транспортных конвенций, которые составляют основу нормативного управления для обеспечения устойчивого развития внутреннего транспорта и мобильности. Договаривающиеся стороны более половины конвенций, обслуживаемых Комитетом, включают в себя государства, которые не входят в состав ЕЭК. Из 193 государств – членом Организации Объединенных Наций

146 государств (76%) являются договаривающимися сторонами по крайней мере одного правового документа по внутреннему транспорту, помимо двух постоянных наблюдателей и одной договаривающейся стороны, не являющейся государством. Из этих государств – членов Организации Объединенных Наций, являющихся договаривающимися сторонами, 90 государств (62%) не входят в состав ЕЭК.

8. Благодаря своей деятельности КВТ и подпрограмма по транспорту:

- превратились в центр для многосторонних правовых документов по внутреннему транспорту, в том числе для правил, касающихся конструкции дорожных транспортных средств, и правил о периодических осмотрах с глобальным охватом; единых правил дорожного движения, а также дорожных знаков и сигналов на глобальной основе; правил, регламентирующих перевозку опасных грузов на глобальном уровне; для развития стыкуемых международных инфраструктурных сетей; разработки единообразных и упрощенных процедур пересечения границ;
- поддерживают синергизм и интеграцию всех видов внутреннего транспорта путем обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям и интермодальным перевозкам;
- способствуют развитию безопасной мобильности на региональном и глобальном уровнях путем согласования правил, знаков и сигналов для дорожного движения; правил, касающихся конструкции дорожных транспортных средств, и правил о периодических осмотрах; правил, регламентирующих перевозку опасных грузов; содействуют учету технологических достижений в правовых документах по безопасности дорожного движения; поддерживают просветительные мероприятия по вопросам безопасности дорожного движения для всех типов участников дорожного движения на основе обмена передовым опытом; проводят обследования состояния безопасности дорожного движения, обеспечивают ведение транспортной статистики и применение Кодекса по ГТЕ (Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы);
- обеспечивают административное управление региональными соглашениями и конвенциями, касающимися автомобильных и железных дорог и внутренних водных путей;
- ускоряют темпы успешного внедрения инноваций применительно к инфраструктуре, транспортным средствам, «зеленым» видам топлива и электротопливу, а также управлению мобильностью, что в свою очередь делает мобильность более безопасной, эффективной и экологичной;
- содействуют развитию мировой торговли и экономики путем поддержки осуществления и обновления ключевых глобальных правовых документов об упрощении процедур пересечения границ, в первую очередь Конвенции МДП (1975 год) и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год);
- стимулируют разработку согласованного подхода в отношении использования электронных подписей, которая позволяет лицам, которые не являются постоянными резидентами данной страны, использовать ее;
- поддерживают интермодальность и оптимизацию логистики, что имеет основополагающее значение для снижения воздействия транспортного сектора на окружающую среду. Выбор оптимального сочетания различных видов транспорта должен основываться, в частности, на стратегической политике, и эта цель находит отражение в работе Комитета и его соответствующих вспомогательных органов;
- оказывают значительное воздействие на экономические показатели транспортной отрасли и, следовательно, на экономику стран мира. Например,

деятельность Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в составе КВТ имеет настолько широкий спектр, что она затрагивает 50 млн рабочих мест в автомобильной промышленности и связанных с ней обрабатывающей промышленности и секторе услуг во всем мире.

9. Со временем, по мере расширения применения конвенций ООН, обслуживаемых Комитетом, такие документы, как правила в области транспортных средств и правила перевозки опасных грузов, были транспонированы в законодательство Европейского союза и стали применяться на его территории в отношении международных и внутренних перевозок; при этом их административное обслуживание и обзор по-прежнему осуществляются рабочими группами КВТ. Ситуация обстоит аналогичным образом и в отдельных странах, например в Российской Федерации. Это обеспечило более высокий уровень согласования транспортного законодательства на международном уровне, а также экономию средств как в регионе, так и для правительств соответствующих стран, которые прекратили самостоятельную разработку правил. Выгоды в плане экономии средств за счет эффекта масштаба (число стран, использующих правовые документы ООН) и расширения охвата (применение правовых документов ООН не только к международным перевозкам, но и ко внутренним перевозкам и операциям) говорят сами за себя.
