



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы партнерства и технической помощи: Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2019 году**Проект годового доклада Отдела устойчивого транспорта
Европейской экономической комиссии Организации
Объединенных Наций за 2019 год****Записка секретариата*****I. Принятие Стратегии КВТ на период до 2030 года:
важная веха для внутреннего транспорта**

1. 2019 год стал важной вехой для внутреннего транспорта: Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) при участии правительств, председателей и заместителей председателей административных комитетов и рабочих групп по внутреннему транспорту принял Стратегию КВТ на период до 2030 года (Стратегия КВТ, [ECE/TRANS/288/Add.2](#)). Соответствующее мероприятие состоялось в ходе девятой сессии с ограниченным участием только для правительств в рамках восемьдесят первой сессии КВТ и стало кульминационным моментом двухлетних обсуждений и всесторонних консультаций с государствами-членами и рабочими группами/Председателями.

2. Стратегия КВТ признает Комитет в качестве платформы Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, работа которой основана на четырех ключевых компонентах, нацеленных на согласование усилий по развитию внутреннего транспорта во всем мире и создание наиболее безопасной и устойчивой системы мобильности. К этим четырем компонентам относятся:

а) продвижение и поддержка функционирования конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта, которые стимулируют использование безопасных и высоких стандартов во всем мире;

* Настоящий документ было решено издать позднее установленной даты его опубликования в связи с обстоятельствами, не зависящими от стороны, представившей документ.



b) поддержка развития новых технологий и инноваций в секторе транспорта с помощью универсальных стандартов, с тем чтобы, например, транспортные средства могли использоваться в различных странах; кроме того, стандарты устанавливаются также в целях ускорения технического прогресса через сотрудничество;

c) поощрение межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта, и здесь Комитет по внутреннему транспорту служит важнейшей платформой для такого диалога на протяжении последних семи десятилетий; и

d) содействие обеспечению устойчивой связности и мобильности в секторе внутреннего транспорта на региональном и межрегиональном уровнях.

3. Принятие Стратегии КВТ знаменует собой дальнейшее расширение конвенций, относящихся к ведению Комитета, для охвата всех 193 государств – членов Организации Объединенных Наций. Это означает содействие расширенному присоединению к правовым документам и инструментам, которые действуют в качестве общей основы для более безопасной, устойчивой и доступной мобильности, и обеспечение их более эффективного осуществления. Это станет поистине важной вехой для сектора внутреннего транспорта, которая принесет преимущества как государствам – членам ЕЭК, так и всем государствам – членам Организации Объединенных Наций.

4. Отдел устойчивого транспорта предоставляет секретариатскую поддержку для КВТ ЕЭК, его 20 рабочих групп, а также Комитета экспертов Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции и его двух вспомогательных подкомитетов. Помимо этого, Отдел устойчивого транспорта обеспечивает также секретариатское обслуживание 12 договорных органов, которые проводят регулярные совещания для обновления и изменения правовых актов Организации Объединенных Наций, относящихся к их ведению.

5. Кроме того, Отдел устойчивого транспорта ведет сотрудничество с Отделом транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), а также обслуживает Проектную рабочую группу по транспорту Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА). Отдел устойчивого транспорта является исполнительным учреждением по проектам Трансъевропейских автомагистралей (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и отделы устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК являются секретариатом Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). С 1999 года Отдел устойчивого транспорта предоставляет внебюджетные секретариатские услуги системе МДП. С 2015 года Отдел устойчивого транспорта оказывает также внебюджетные секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Наконец, начиная с 2018 года Отдел устойчивого транспорта предоставляет внебюджетные секретариатские услуги Целевому фонду Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

II. Воздействие внутреннего транспорта на глобальном и региональном уровнях

6. Принятие Стратегии КВТ обеспечивает повышение отдачи от работы КВТ с точки зрения влияния на повседневную жизнь людей. Расширение нормативной базы внутреннего транспорта повышает эффективность, безопасность и устойчивость различных видов внутреннего транспорта. К наиболее существенным результатам этой работы относятся в том числе следующие:

- ежегодно в мире 89% новых произведенных легковых и грузовых автомобилей и автобусов и 53% новых произведенных мотоциклов удовлетворяют положениям правил ООН либо глобальных технических правил ООН;
- только в Европе ежегодно выдается от 150 до 200 млн накладных для совершения международных перевозок в рамках Конвенции о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), а с учетом национальных грузовых перевозок эта цифра возрастает примерно до 1 млрд накладных;
- более 450 млн транспортных средств в Европе, Центральной Азии, Северной Африке и на Ближнем Востоке используют зеленые карты; 129 стран выдают миллионы водительских удостоверений международного образца;
- более 12 млн пассажирских и грузовых транспортных средств используют тахографы в регионе ЕЭК, за исключением Северной Америки;
- в 2019 году 34 000 уполномоченных перевозчиков в 62 странах осуществили 858 100 перевозок МДП; помимо прочего, исследования показывают, что страны, применяющие Конвенцию МДП, демонстрируют увеличение национального ВВП на 0,14–1,31%, а для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), выгоды могут быть еще более значительными;
- транспортная статистика государств – членов ЕЭК становится все более сопоставимой благодаря глоссарию, разработанному в ЕЭК в сотрудничестве с Международным транспортным форумом (МТФ) и Евростатом;
- с 1998 по 2016 год общая протяженность сети водных путей категории E увеличилась с 27 711 км до 29 238 км, а доля водных путей категории E, соответствующих стандартам СМВП, выросла с 79% до 83%;
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), обеспечивает безопасную перевозку глубоководных замороженных и охлажденных пищевых продуктов, с тем чтобы пищевые продукты доставлялись получателю в оптимальной кондиции и были пригодны для питания людей.

7. Наглядным примером практического влияния работы Отдела устойчивого транспорта на повседневную жизнь служит организация перевозок опасных грузов и согласование классификации опасности и маркировки химической продукции. Эта работа имеет важнейшее значение и оказывает глобальное влияние. Так, например:

- в 2017 году только в государствах – членах Европейского союза на основании Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) было перевезено более 82 млрд тонно-километров опасных грузов;
- в 2018 году в Соединенных Штатах Америки было перевезено 435 млн опасных грузов, причем 99,997% из них без инцидентов; правила США по перевозке опасных грузов основаны на Типовых правилах, разработанных Подкомитетом экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов.

8. Эти правила распространяются на значительную часть перевозимых грузов, к которым относятся такие товары, как батареи, краски, растворители и разбавители краски, аэрозоли, духи, некоторые дезодоранты, клеи и многие другие изделия, которыми люди пользуются ежедневно. Около 80% всех опасных грузов представляют собой легковоспламеняющиеся жидкости, такие как бензин, мазуты, клеи и спирты. В мире производится 16 млрд единиц аэрозолей (из них 5,5 млрд в Европе). Таким образом, ввиду повсеместного распространения таких товаров около 10% от всех контейнерных перевозок в мире приходится на опасные грузы, причем они перевозятся всеми видами транспорта.

9. В русле тенденции к цифровизации существенно растет использование аккумуляторных батарей, поскольку самые различные изделия, которые раньше

подключались к сети, теперь все чаще становятся беспроводными. Батареи упаковываются и транспортируются по всему миру всеми видами транспорта в соответствии с Правилами Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. О росте этого сектора можно судить по некоторым примерам, приведенным ниже.

- Мировой рынок литиевых батарей для легковых и средних/большегрузных транспортных средств, как ожидается, вырастет с 7,8 млрд долл. США в 2015 году до 30,6 млрд долл. к 2024 году. Ежегодно продается от 10 миллионов до нескольких миллиардов мобильных телефонов, планшетных ПК и ноутбуков, в которых используются литиевые батареи.
- Согласно одному из исследований, оценочный рост веса отгруженных батарей, экспортируемых из азиатских стран (где производится большинство литиевых батарей), увеличился с менее чем 100 000 тонн в 2000 году до более чем 1 500 000 тонн в 2018 году. Вес общего количества перевезенных с 2000 года единиц превышает 2 300 млрд тонн. Если перевести это в мегаватт-часы, то рост становится еще более существенным. В 2000 году было произведено практически 0 МВт·ч батарей в год, но в последующие 20 лет эта цифра росла по экспоненте. В 2015 году эта цифра выросла до 90 000 МВт·ч, и к 2020 году, как ожидается, она достигнет 250 000, а к 2030 году – почти 900 000.

10. Отдел устойчивого транспорта также обслуживает работающий в рамках ЭКОСОС орган, который занимается согласованием на глобальном уровне классификации опасности химической продукции и средств оповещения об опасных химических веществах. Этот орган разрабатывает рекомендации, которые в настоящее время осуществляются во всем мире и определяют общие критерии классификации и маркировки для обеспечения одинакового уровня защиты работников и потребителей от опасностей, связанных с химическими веществами, во всем мире. Согласно исследованию, проведенному ВОЗ в 2004 году, 4,9 млн смертей (8,3% от общего числа) и 86 млн лет жизни с поправкой на инвалидность (ГЖПИ) (5,7% от общего числа) были обусловлены воздействием отдельных химикатов на окружающую среду, а также воздействием на людей при работе с такими химическими веществами. Согласно этим данным, это составляет 1,7% всех заболеваний в мире (в ГЖПИ), или 2,0% всех смертей. По оценкам МОТ, ежегодно 2,78 млн работников этой сферы умирают от несчастных случаев на производстве или профессиональных заболеваний (из них 2,4 млн – от соответствующих болезней). В этой связи СГС имеет ключевое значение для защиты людей и окружающей среды: она предоставляет пользователям информацию об опасностях, связанных с химическими веществами, и о мерах предосторожности, которые необходимо принимать, чтобы избежать или свести к минимуму их воздействие.

III. Достижения Отдела устойчивого транспорта в 2019 году

A. Ежегодная сессия Комитета по внутреннему транспорту

11. В начале года состоялась восемьдесят первая сессия Комитета по внутреннему транспорту (Женева, 19–22 февраля 2019 года). Сегмент высокого уровня по вопросам политики был посвящен теме «Автоматизация на транспорте»; в нем приняли участие министры транспорта из стран Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока, а также около 400 участников из 75 стран, в том числе главы и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций и других ключевых заинтересованных сторон в области внутреннего транспорта. Основным итогом этого сегмента (см. [ECE/TRANS/288/Add.1](#)) стала резолюция министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровых технологий и автоматизации транспорта», принятая министрами и главами делегаций стран Африки, Азии, Европы, Ближнего Востока и Латинской Америки ([ECE/TRANS/288](#), приложения I и II).

12. Комитет принял также текст новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, которая стала 59-й конвенцией, относящейся к ведению Комитета, и поручил секретариату передать этот текст депозитарию, с тем чтобы он мог быть открыт для подписания. Новая Конвенция была открыта для присоединения в апреле 2019 года.

В. Безопасность дорожного движения

1. Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

13. Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ЮНРСТФ) был создан в апреле 2018 года, и в 2019 году добился ряда значительных успехов. 9 октября ЮНРСТФ объявил о своем первом официальном конкурсе заявок. В ходе конкурса, который был открыт до 4 декабря 2019 года (23:59 по ЦЕВ), было выделено 4 млн долл. США на утвержденные проекты, направленные на снижение количества смертельных случаев в результате ДТП. Приоритет отдавался проектам, нацеленным на отдельные страны, и многострановым проектам, которые призваны оказать непосредственное и ощутимое воздействие.

2. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)

14. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам (GERSS), являющаяся вспомогательным органом Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1), завершила полный обзор Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года. Был подготовлен заключительный доклад Группы (ECE/TRANS/WP.1/2019/4), а также исчерпывающий набор предложений по поправкам (ECE/TRANS/WP.1/2019/5) для рассмотрения договаривающимися сторонами. Ожидается, что в 2020 году Группа обратит свое внимание на дорожные знаки, которые можно было бы с пользой для дела включить в Конвенцию 1968 года.

15. Кроме того, WP.1 при содействии экспертов GERSS разработал электронную версию Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года под названием e-CoRSS. В 2020 году она будет доступна в онлайн-форме.

16. Периодичность работы и отдыха профессиональных водителей по-прежнему считается одним из важных элементов безопасности дорожного движения. В 2019 году в статью 14 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), были внесены поправки, с тем чтобы сделать возможным присоединение к нему Ливана. Наблюдается также прогресс на пути присоединения к этому соглашению Алжира, Израиля, Иордании, Марокко и Туниса. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) и ее вспомогательный орган – Группа экспертов по ЕСТР – продолжили работу по согласованию режимов ЕСТР в договаривающихся сторонах – членах Европейского союза и в договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, после внедрения смарт-тахографов в Европейском союзе в июне 2019 года.

3. Публикация

17. В новой публикации, озаглавленной «Изменения в области безопасности дорожного движения за год до истечения срока достижения цели устойчивого развития, связанной с сокращением вдвое численности жертв дорожно-транспортных происшествий: концепция безопасного системного подхода для более безопасных дорог», представлена новая концепция для национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, которая призвана способствовать решению проблемы глобального кризиса в области безопасности дорожного движения в период

после 2020 года, в ответ на озабоченность Генеральной Ассамблеи в связи с истечением в 2020 году сроков, отведенных для выполнения задачи 3.6 ЦУР¹.

18. В ней представлен опыт стран, добившихся хороших результатов в области обеспечения безопасности дорожного движения, и относительные успехи, которые наблюдаются в области управления безопасностью на морском транспорте и в гражданской авиации, в сопоставлении с глобальными усилиями по повышению безопасности дорожного движения. На основе этих данных дается всеобъемлющая картина систем обеспечения безопасности дорожного движения, которые способны организовать эффективную работу по предотвращению ДТП, обеспечению защиты людей в случае ДТП, спасению людей после ДТП, а также извлечению уроков из возникающих ДТП. Эти системы включают все необходимые элементы на национальном уровне, а также опираются на регулятивную поддержку на международном уровне со стороны КВТ и его вспомогательных органов.

C. Автомобильный транспорт

Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

19. В 2019 году шесть новых участников присоединились к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной (e-CMR), в результате чего число договаривающихся сторон достигло 23. С учетом этих вновь присоединившихся стран число договаривающихся сторон данного правового документа удвоилось за последние два года, что отражает движение в сторону перехода на электронный документооборот как альтернативу бумажной документации.

20. SC.1 создала неофициальную группу экспертов для подготовки документа с подробным изложением исследований и других мер, рекомендованных для целей внедрения e-CMR, для представления на одной из будущих сессий Комитета.

21. SC.1 пересмотрела свою деятельность в контексте Стратегии КВТ и теперь будет включать вопрос о безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуре в повестку дня всех своих будущих сессий. SC.1 также подтвердила свою роль в качестве региональной платформы для обмена информацией об «умных» дорогах и других аспектах цифровизации, в том числе об услугах и документах, связанных с автомобильным транспортом.

D. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт

22. Опираясь на успехи, достигнутые в предыдущие годы, Рабочая группа по железнодорожному транспорту продолжила вносить передовой вклад в работу, касающуюся стратегий и регулирования в этом секторе. В ходе сессии Рабочей группы состоялось рабочее совещание на тему «Повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок: скоординированное развитие железнодорожной сети с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте ЕАТС (евроазиатских транспортных связей)». Более 60 делегатов обменялись мнениями, передовым опытом и конкретными примерами в контексте наилучших путей повышения конкурентоспособности грузовых перевозок и увеличения доли железнодорожного транспорта на рынке перевозок между Востоком и Западом, особенно в странах, не имеющих выхода к морю. Продолжались также усилия по доработке правового документа по единому железнодорожному праву, направленного на повышение конкурентоспособности железных дорог; в настоящее время ведутся переговоры по тексту конвенции о договоре перевозки.

¹ Резолюция A/RES/72/271 Генеральной Ассамблеи от 12 апреля 2018 года.

23. Ведется работа по обновлению Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), с тем чтобы облегчить его использование государствами-членами и стимулировать присоединение к нему большего числа стран. Эта работа будет продолжаться путем обновления совместного онлайн-инструментария параметров СМЖЛ-СЛКП, нацеленного на повышение прозрачности технической информации по железнодорожному транспорту для операторов.

24. Вопросы финансирования железнодорожной инфраструктуры обсуждались в контексте нынешней и будущей роли Люксембургского протокола к Кейптаунской конвенции о подвижном оборудовании, а также мер, которые позволят государствам-членам облегчить обновление своих парков подвижного состава.

25. Была завершена работа над Конвенцией об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, и Конвенция была открыта для подписания. Эта ставшая уже 59-й конвенция ЕЭК ООН позволит облегчить международные пассажирские перевозки по сети железных дорог, что приведет к увеличению рыночной доли этого сектора и будет способствовать дальнейшему сокращению выбросов CO₂ и достижению Повестки дня в области устойчивого развития.

26. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) продолжила работу над единым железнодорожным правом (ЕЖП) через посредство своей группы экспертов, в состав которой входят представители правительств, международных организаций и транспортной отрасли. Группа экспертов обсудила вопрос о сфере охвата ЕЖП и его преобразовании в юридически обязательный документ. Пилотная перевозка с использованием договора перевозки ЕЖП была проведена в апреле 2019 года по коридору Азербайджан – Грузия – Турция. Транспортировка грузов по этому коридору была осуществлена одновременно с использованием договора перевозки ЕЖП и существующей правовой документации.

27. Значительный прогресс был достигнут в работе по проекту Трансъевропейской железнодорожной магистрали. Близится к завершению этап II Генерального плана высокоскоростной железнодорожной магистрали ТЕЖ, по итогам которого в регионе появится конкретный инструмент для оказания помощи государствам-членам в определении наиболее подходящих областей для инвестирования в скоростные железнодорожные сети.

Е. Тенденции и экономика транспорта

1. Тенденции и экономика транспорта

28. 3–4 сентября 2019 года в Женеве Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) совместно с другими партнерами организовали рабочее совещание по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах. Оно собрало 50 экспертов по вопросам безопасности и должностных лиц в секторе транспорта, которые обсудили риски, связанные с преступностью и обеспечением безопасности; использование Конвенции МДП и пилотных проектов eTIR для снижения этих рисков; а также значение WP.5 и Дискуссионного форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте как платформы для обсуждения вопросов безопасности на транспорте. С более подробной информацией об этом рабочем совещании можно ознакомиться на [веб-сайте ЕЭК](#).

29. 2 сентября 2019 года в Женеве WP.5 и Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам организовали рабочее совещание, в котором приняли участие представители от развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ). Участники рабочего совещания отметили, что РСНВМ имеют более высокие транспортные издержки и их экспорт менее конкурентоспособен по сравнению со

странами, омываемыми морями. Участники рекомендовали WP.5 провести обзор существующих подходов и методологий для измерения экономической ценности международных транспортных коридоров, с тем чтобы обеспечить для регионов, не имеющих выхода к морю, сухопутную связь с морем. С более подробной информацией можно ознакомиться на [веб-сайте ЕЭК](#).

2. **Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)**

30. В 2019 году работа секретариата в основном была сосредоточена на завершении подготовки к предстоящему пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, однако были также завершены несколько важнейших исследований, которые окажут непосредственное влияние на развитие устойчивой мобильности. Исследование «Экологичные рабочие места на транспорте» позволило выявить общие изменения в сфере занятости, которые произошли в результате увеличения инвестиций в общественный транспорт и продолжающегося процесса электрификации частного автотранспорта. *Генеральный план по развитию велосипедного движения* определяет всеобъемлющую стратегию развития велосипедного движения в регионе для нужд сектора и государств-членов.

31. В 2019 году Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и WP.5 было опубликовано Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию. Руководство было подготовлено согласно решению Руководящего комитета ОПТОСОЗ, принятому на его пятнадцатой сессии (ноябрь 2017 года), и решению КВТ, принятому на его восьмидесятой сессии (февраль 2018 года), и было разработано при поддержке из внебюджетных средств, предоставленных правительством Российской Федерации. Эта публикация призвана помочь государствам – членам ЕЭК интегрировать цели в области транспорта, здравоохранения, поддержания качества жизни и охраны окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования. Ожидается, что ее презентация состоится на Совещании высокого уровня ОПТОСОЗ, запланированном на 2020 год.

3. **ЕАТС – Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры**

32. Признавая, что финансирование евро-азиатских транспортных связей по-прежнему сопряжено с серьезными проблемами, ЕЭК берет на себя ведущую роль в создании международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры. Этот центр, создаваемый в рамках внебюджетного проекта и полностью финансируемый Исламским банком развития, принесет пользу странам Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в Центральной Азии и на Южном Кавказе.

33. Центр мониторинга создается в качестве онлайн-платформы с использованием географической информационной системы (ГИС), которая позволяет правительствам осуществлять подготовку проектов в области транспортной инфраструктуры, при этом международные финансовые учреждения могут определять проекты, которые они хотели бы финансировать. С момента запуска в 2017 году были определены транспортные подсектора в качестве приоритетных областей для сбора данных, а также были созданы шаблоны для сбора данных для использования в смежных проектах. Срок реализации проекта был продлен до марта 2021 года. С более подробной информацией можно ознакомиться [здесь](#).

4. **Показатели устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта**

34. В настоящее время реализуется финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проект под названием «Устойчивая связность транспортной инфраструктуры и достижение целей устойчивого развития в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах». Этот проект, осуществляемый под руководством Отдела устойчивого транспорта и при поддержке Экономической и социальной комиссии для Западной Азии и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна, направлен на разработку набора показателей устойчивой

связности инфраструктуры внутреннего транспорта. Разрабатываемые в настоящее время показатели структурированы по трем основным компонентам устойчивости (экономическому, социальному и экологическому) и применяются во всех четырех секторах внутреннего транспорта: автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и интермодальном. На первом этапе проект будет опробоваться в Грузии, Казахстане, Сербии, Иордании и Парагвае.

35. Основной целью проекта является разработка инструмента, позволяющего странам измерять степень связности инфраструктуры как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также с точки зрения «мягкой» и «твердой» инфраструктуры. Это позволит лицам, ответственным за разработку политики, оценивать степень внешнеэкономической связности своей страны с точки зрения эффективности наземного транспорта, логистики, торговли, таможенных процедур и контроля на границах.

Г. Внутренний водный транспорт

1. Стратегические документы

а) «Белая книга» по эффективному и устойчивому развитию внутреннего водного транспорта в Европе

36. SC.3 в ходе своей шестьдесят третьей сессии приняла новую «Белую книгу» по эффективному и устойчивому развитию внутреннего водного транспорта в Европе. Она стала третьим подобным документом, охватывающим регион ЕЭК. В этом издании представлен обзор сектора за период, истекший с момента публикации первой «Белой книги» в 2011 году.

37. В «Белой книге» ЕЭК описываются текущее состояние сети водных путей категории E в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), прогресс, достигнутый в осуществлении соглашения, а также текущие и планируемые крупные инфраструктурные проекты. В «Белой книге» освещаются эволюция институциональной и нормативной базы внутреннего судоходства с 2011 года, а также недавние программы и мероприятия ЕЭК, Европейского союза, речных комиссий и Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). Кроме того, в ней рассматривается текущая работа и приоритеты на предстоящие годы на международном уровне. Решение этих задач тесным образом связано с реализацией целей устойчивого развития и осуществлением Вроцлавской декларации министров.

б) Последующие меры в связи с Вроцлавской декларацией министров

38. В соответствии с декларацией министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой на Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18 и 19 апреля 2018 года, Вроцлав (Польша)), и резолюцией КВТ № 265 «Содействие развитию внутреннего водного транспорта», SC.3 приняла рекомендации для государств-членов по мониторингу осуществления этой декларации, с тем чтобы иметь возможность отчитываться о достигнутом прогрессе на будущих сессиях Комитета.

2. Изменения в сфере регулирования и результаты работы неофициальных групп экспертов

39. На своей шестьдесят третьей сессии SC.3 приняла «дорожную карту» для ратификации, принятия, утверждения СМВП и присоединения к нему в целях содействия его осуществлению, увеличения числа договаривающихся сторон и осуществления новой Стратегии КВТ по увеличению числа государств, присоединившихся к конвенциям Организации Объединенных Наций по транспорту. Сводный текст СМВП был издан в качестве документа ECE/TRANS/120/Rev.4. В дополнение к этому была опубликована обновленная карта СМВП, которая

доступна на [веб-странице SC.3](#) как в виде приложения ГИС, так и в виде версии для печати в формате pdf.

40. В 2019 году Рабочая группа приняла добавление № 2 к третьему пересмотренному варианту Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»). Обновленная информация также доступна в [онлайн-базе данных «Синей книги»](#).

41. SC.3 и ее вспомогательные органы продолжили усилия, направленные на осуществление и обновление пятого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). Работа по обновлению 5-го варианта ЕПСВВП будет продолжена в 2020 году с целью подготовки в 2021 году следующего, шестого пересмотренного варианта.

42. В 2019 году SC.3:

- приняла поправку № 1 к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (2-й пересмотренный вариант резолюции № 61), в качестве своей резолюции № 93;
- пересмотрела резолюцию № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов» и приняла ее резолюцией № 94;
- продолжила работу, направленную на развитие прогулочного судоходства. Была завершена работа над обновленной Европейской сетью прогулочного судоходства по внутренним водным путям (AGNP), которая была размещена на веб-странице SC.3. [База данных образцов МУС](#) была дополнена новыми образцами МУС, переданными Ирландией, Литвой, Хорватией и Южной Африкой.

3. Ключевые темы для внутреннего водного транспорта в 2019 году

а) Инновации в секторе внутреннего водного транспорта: технологии РИС², автоматизированное судоходство, «умное судоходство»

43. Инновации во внутреннем судоходстве в настоящее время являются ключевой темой для внутреннего водного транспорта, в частности, в силу того потенциала, который они создают для сокращения выбросов с судов и повышения энергоэффективности флота.

б) Речные информационные службы

44. В 2019 году SC.3/WP.3 завершила пересмотр Рекомендации, касающейся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48), и Международного стандарта для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (резолюция № 80) в тесном сотрудничестве с председателями Международной группы экспертов по СОЭНКИ и Международной группы экспертов по извещениям судоводителям. На своей шестьдесят третьей сессии SC.3 приняла а) Рекомендацию, касающуюся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (4-й пересмотренный вариант резолюции № 48), в качестве своей резолюции № 96 и б) Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (1-й пересмотренный вариант резолюции № 80) в качестве своей резолюции № 97.

с) Автоматизация и «умное судоходство»

45. В 2019 году обе рабочие группы продолжили обсуждение вопросов, касающихся автоматизированного судоходства и «умного судоходства» на внутренних водных путях. На своей шестьдесят третьей сессии SC.3 приняла резолюцию «Укрепление международного сотрудничества в поддержку развития

² Речные информационные службы.

"умного судоходства" на внутренних водных путях» в качестве своей резолюции № 95. Кроме того, SC.3 одобрила «дорожную карту» для международного сотрудничества, направленную на поощрение и развитие «умного судоходства» на внутренних водных путях. Обсуждение вопроса о согласовании нормативно-правовой базы и стратегических областях для стимулирования инноваций во внутреннем судоходстве, инициированное Бельгией на пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3, было продолжено в рамках SC.3, которая поддержала предложение о проведении анализа международных конвенций и соглашений и резолюций ЕЭК, касающихся внутреннего водного транспорта, в целях обеспечения возможности автоматизированного судоходства и призвала государства-члены поддержать и продолжить эту работу.

4. Публикации по внутреннему водному транспорту

а) Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП)

46. Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП), принятые SC.3 в 2018 году в качестве резолюции № 90, заменили 2-й пересмотренный вариант резолюции № 22 и 2-й пересмотренный вариант резолюции № 59. Европейские правила СИГВВП содержат рекомендации по расстановке и применению знаков судоходной обстановки на европейских внутренних водных путях, предусмотренных пятым пересмотренным вариантом ЕПСВВП (TRANS/SC.3/115/Rev.5), и предназначены для администраций и компетентных органов по водным путям. Они были подготовлены при участии речных комиссий и Группы экспертов по ЕПСВВП, а также с привлечением материалов, полученных от председателей Совместной международной группы экспертов по VTT и СОЭНКИ и Международной ассоциацией морских средств навигации и маячных служб (МАМС). Деятельность ЕЭК, направленная на повышение безопасности судоходства по внутренним водным путям в общеевропейском формате, и усилия по согласованию правил судоходства способствуют достижению цели 9 в области устойчивого развития.

б) 2-й пересмотренный вариант резолюции № 61

47. Общеевропейские рекомендации для судов внутреннего плавания направлены на установление согласованного режима технических требований к судам, участвующим в международных перевозках грузов и пассажиров. Эти рекомендации являются результатом усилий правительств, направленных на унификацию отличающихся друг от друга правил, действующих в различных международных организациях и в странах – членах ЕЭК.

48. Впервые рекомендации были приняты Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) в 1975 году резолюцией № 17, и с тех пор они постоянно пересматриваются и обновляются.

Г. Статистика транспорта

1. Работа по мониторингу и отчетности в области достижения целей устойчивого развития

49. WP.6 продолжила выступать в качестве форума для обсуждения связанных с транспортом целей устойчивого развития. На совещании в июне 2019 года секретариат представил план улучшения мониторинга показателя 9.1.2 достижения целей устойчивого развития «Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта» через создание вики-страницы, где показано, каким образом все страны в настоящее время осуществляют мониторинг показателя 9.1.2 (что позволит обмениваться передовым опытом), и секретариат планирует опубликовать руководство по национальному мониторингу этого показателя в 2020 году.

50. Что касается мониторинга показателя 11.2.1 достижения целей устойчивого развития «Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту,

в разбивке по полу, возрасту и наличию/отсутствию инвалидности», то секретариат разослал странам обследование по вопросу о наличии данных для статистики по трамвайным линиям и метро – области, которая в настоящее время не охвачена на международном уровне. Ответы были в подавляющем большинстве положительными, и в настоящее время секретариат начинает сбор данных, публикация которых запланирована на 2020 год.

2. Публикации 2019 года

51. В июле 2019 года WP.6 опубликовала пятое издание Глоссария по статистике транспорта в партнерстве с Евростатом и Международным транспортным форумом. Эта публикация дает возможность органам, собирающим транспортную статистику на национальном и местном уровнях, использовать общие определения современных и актуальных транспортных терминов, что позволяет проводить содержательный сопоставительный анализ международных данных. Эти общие определения помогут странам осуществлять последовательный мониторинг связанных с транспортом показателей достижения целей устойчивого развития.

52. В конце 2019 года была выпущена публикация «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке». В этой публикации сравниваются статистические данные по безопасности дорожного движения по различным странам с разбивкой по типам участников дорожного движения, локализации и времени. В этой последней публикации представлена новая, более подробная таблица, касающаяся смертельных случаев, с разбивкой как по полу, так и по возрасту, что позволит находить детально проработанные стратегические решения, специально подобранные для конкретных проблемных областей. В результате расширения информационно-разъяснительной работы, проводимой секретариатом, доступность данных находится на самом высоком за всю историю уровне.

Н. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

53. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), призвано обеспечить эффективную, безопасную и гигиеничную перевозку глубоководных и охлажденных пищевых продуктов, не создающую опасности для здоровья людей. Участниками СПС являются 50 стран, включая страны, не являющиеся членами ЕЭК (Марокко, Тунис и Саудовская Аравия). Кроме того, некоторые страны приняли СПС в качестве основы для своего законодательства. Соглашение:

- предусматривает общие стандарты для транспортных средств с регулируемым температурным режимом, таких как автотранспортные средства, железнодорожные вагоны и контейнеры, а также испытания для проверки изотермических свойств транспортных средств и эффективности термического оборудования;
- способствует общему сокращению пищевых отходов из-за ненадлежащих условий перевозки. Потеря миллионов тонн пищевых продуктов также является потерей крайне дефицитных или невозобновляемых производственных ресурсов, таких как земля, вода, энергия и химические удобрения и пестициды, и способствует глобальному потеплению. Отходы пищевых продуктов также отрицательно влияют на продовольственную безопасность.

54. В 2019 году число сторон СПС не увеличилось, однако WP.11 на своей семьдесят четвертой сессии приняла положения, позволяющие заменять фторированные газы (Ф-газы), используемые в настоящее время в качестве хладагентов в специальном оборудовании, на другие хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП). У Ф-газов эффект глобального потепления в 23 000 раз выше, чем у углекислого газа, поэтому так важно содействовать их замене на другие вещества для сокращения выбросов и борьбы с изменением климата.

I. Перевозка опасных грузов и классификация опасности и маркировка химической продукции

1. Работа органов ЭКОСОС, обслуживаемых Отделом устойчивого транспорта

55. Отдел устойчивого транспорта обслуживает несколько органов, которые обеспечивают всемирное согласование положений, касающихся перевозки опасных грузов, а также классификации опасности и маркировки химической продукции во всех секторах. К ним, в частности, относятся:

- Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции;
- Подкомитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов;
- Подкомитет экспертов ЭКОСОС по согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции.

56. В декабре 2018 года Комитет экспертов по перевозке опасных грузов (ПОГ) и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (СГС) ЭКОСОС завершил двухгодичный период своей работы принятием ряда поправок к изданиям «Рекомендации по перевозке опасных грузов – Типовые правила», «Рекомендации по перевозке опасных грузов – Руководство по испытаниям и критериям» и СГС.

57. В 2019 году в целях содействия осуществлению во всем мире положений, принятых Комитетом экспертов, секретариат подготовил нижеследующие пересмотренные сводные издания трех вышеупомянутых документов, в которых учитывается работа, сделанная в период 2017–2018 годов.

- Двадцать первое пересмотренное издание «Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила». Оно включает новые или пересмотренные положения, касающиеся безопасной перевозки литиевых батарей, установленных в грузовых транспортных единицах, а также дефектных батарей, взрывчатых веществ, инфекционных отходов и отбракованных газовых баллончиков; согласование с изданием 2018 года Правил МАГАТЭ по перевозке радиоактивных материалов; обновление перечня опасных грузов и смертельных концентраций токсичных газов; а также использование методов испытаний *in vitro* на раздражение кожи для целей классификации.
- Седьмое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям. Руководство дополняет национальные или международные правила, вытекающие из Типовых правил или СГС, и предусматривает методы испытаний и процедуры, которые должны использоваться компетентными органами и проводящими испытания лабораториями во всем мире для классификации химической продукции в соответствии с Типовыми правилами и СГС. В седьмом пересмотренном издании Руководства проведен полный пересмотр текста с целью облегчить его использование в контексте СГС.
- Восьмое пересмотренное издание СГС. Оно включает новые критерии классификации и элементы информирования об опасности, а также указания в отношении химических продуктов под давлением; новые положения об использовании данных *in vitro/ex vivo* и не связанных с испытаниями методов оценки разъедания кожи и раздражения кожи; различные поправки для уточнения критериев классификации на конкретные виды несмертельного воздействия опасных химических продуктов на органы-мишени (токсичность органов-мишеней); новые примеры предупредительных пиктограмм для обозначения сообщения «Держать в месте, не доступном для детей»; новые примеры для способов облегчения маркировки комплектов или наборов химических продуктов; руководство по выявлению, предотвращению и уменьшению опасности, связанной со взрывом пыли на рабочем месте.

58. В 2019 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и Международная морская организация (ИМО) приступили к работе над поправками к Техническим инструкциям ИКАО и Международному кодексу морской перевозки опасных грузов, с тем чтобы обеспечить осуществление Типовых правил применительно к воздушным и морским перевозкам начиная с 2020 года. Эта работа позволит добиться глобального согласования и осуществления положений, принятых Подкомитетом по ПОГ, и сделать их обязательными для выполнения по всему миру для всех государств – участников Чикагской конвенции (193) в случае воздушного транспорта и Конвенции СОЛАС (165) в случае морского транспорта.

59. Внедрение СГС считается одним из первых шагов к достижению рациональной системы работы с химикатами. Например, ОЭСР – в рамках своей общей цели по продвижению политики устойчивого экономического роста и занятости – требует внедрения СГС как одного из предварительных условий, которые должны соблюдаться странами, желающими подать заявку на вступление в ОЭСР.

60. В 2019 году Новая Зеландия, Соединенные Штаты, Австралия, Израиль, Канада, Европейский союз и страны – члены Андского сообщества предприняли шаги по обновлению Андского законодательства для его согласования с СГС. С момента принятия на уровне ООН в 2002 году более 70 стран мира уже соблюдают эти положения или предприняли шаги в направлении их осуществления.

2. Работа органов ЕЭК, занимающихся вопросами перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом

61. Отдел устойчивого транспорта обслуживает следующие межправительственные органы ЕЭК:

- Рабочую группу по перевозкам опасных грузов (WP.15);
- Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/AC.1);
- Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2) и Административный комитет Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (Административный комитет ВОПОГ).

62. Положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ изданий 2019 года, которые были приняты соответствующими межправительственными органами в 2018 году, обеспечивают согласованность с положениями двадцатого пересмотренного издания Типовых правил и вступили в силу 1 января 2019 года. Они стали обязательными применительно к международным перевозкам опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом между договаривающимися сторонами этих соглашений (51 – для ДОПОГ, 45 – для МПОГ и 18 – для ВОПОГ), а также применительно к внутренним перевозкам по территории всех государств – членов ЕС.

63. Вышеупомянутые межправительственные органы приступили в 2019 году к работе по внесению поправок в ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с учетом рекомендаций, принятых Комитетом экспертов ЭКОСОС в декабре 2018 года и включенных в 21-е пересмотренное издание Типовых правил.

64. 13 мая 2019 года Конференция сторон Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года приняла консенсусом Протокол о внесении изменений в название Соглашения в соответствии со статьей 13 Соглашения. Поскольку до 30 ноября никаких возражений не было высказано, поправка считается принятой и вступит в силу для всех Сторон Соглашения 1 января 2021 года.

65. Ожидается, что принятая Конференцией сторон поправка облегчит присоединение к соглашению государств, которые не являются членами Европейской

экономической комиссии Организации Объединенных Наций и для которых слово «Европейское» может служить препятствием для присоединения.

66. В ходе сессии Совместного совещания экспертов МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ был согласован комплекс руководящих принципов для использования телематики в контексте положений пункта 5.4.0.2 этих соглашений применительно к транспортной документации. Эти руководящие принципы могут на добровольной основе применяться договаривающимися сторонами ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ.

67. 31 декабря 2019 года будет ознаменовано окончанием переходного периода для обязательной установки погрузочно-разгрузочного оборудования с целью повышения устойчивости всех танкеров, перевозящих опасные грузы. Это обязательное требование было введено в ВОПОГ в качестве реагирования на аварию судна «TMS Waldhof», которое 13 января 2011 года опрокинулось на Рейне и выпустило в реку около 900 тонн серной кислоты. К моменту завершения спасательных работ Рейн был частично и местами полностью закрыт для движения судов в течение 32 дней, причем 450 судов не могли продолжать движение вниз по течению еще более продолжительное время.

Ж. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

68. В 2019 году вступили в силу шесть новых правил Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, направленных на повышение безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

a) Правила № 146 ООН, касающиеся транспортных средств категории L (механических двух- и трехколесных транспортных средств), работающих на водороде и топливных элементах, вступили в силу 2 января 2019 года;

b) Правила № 147 ООН, касающиеся механических деталей сцепных устройств составов сельскохозяйственных транспортных средств, вступили в силу 2 января 2019 года;

c) пакет по упрощению правил, касающихся освещения, который состоит из трех новых правил ООН, охватывающих предписания 21 отдельного правила ООН, вступил в силу 15 ноября 2019 года:

i) Правила № 148 ООН, касающиеся устройств световой сигнализации;

ii) Правила № 149 ООН, касающиеся устройств освещения дороги;

iii) Правила № 150 ООН, касающиеся светоотражающих устройств;

d) Правила № 151 ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны для обнаружения велосипедистов большегрузными транспортными средствами, вступили в силу 15 ноября 2019 года.

69. Правила № 152 ООН, касающиеся систем автоматического экстренного торможения для транспортных средств категорий M₁ (легковые автомобили) и N₁ (фургоны), были приняты на сессии WP.29 в июне 2019 года и, как ожидается, вступят в силу 23 января 2020 года.

70. WP.29 обновил действующие правила ООН путем внесения в них 139 поправок, которые позволили привести эти правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

71. 13 ноября 2019 года вступили в силу предложенные поправки к Соглашению 1997 года, касающиеся включения ряда определений, возможности введения электронных международных сертификатов технического осмотра и положений о соответствии периодических технических осмотров. Эти поправки уточняют соответствующие положения путем добавления дополнительных определений,

а также предусматривают более высокий уровень качества исходя из требований нового добавления 3, касающегося соответствия процесса периодического технического осмотра.

72. 10 июня 2019 года вступили в силу два новых предписания ООН, прилагаемых к Соглашению 1997:

а) Предписание № 3 ООН устанавливает единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ), сжиженном нефтяном газе (СНГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ) в их двигательной установке в отношении их пригодности к эксплуатации;

б) Предписание № 4 ООН устанавливает единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров транспортных средств с электрическим и гибридно-электрическим двигателем в отношении их пригодности к эксплуатации.

73. С тем чтобы уделить надлежащее внимание важному вопросу об автоматизации транспортных средств, в ходе реструктуризации WP.29 была создана Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). В рамочном документе этой группы (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1) рассматриваются вопросы безопасности и надежности автоматизированных транспортных средств третьего и более высоких уровней по классификации Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта (SAE), для чего составлен перечень неотъемлемых элементов, таких как безопасность системы, отказоустойчивое реагирование, обнаружение и реагирование на объекты и ситуации, домен штатной эксплуатации, кибербезопасность, обновление программного обеспечения и системы хранения данных. Он закладывает основу для разработки положений, которые основываются на показателях эффективности и являются нейтральными с технической точки зрения, а также учитывают передовые технологии, но не ограничивают будущие инновации. В нем также определены приоритеты и план работы. Такие технические положения должны разрабатываться без привязки к конкретным соглашениям и, таким образом, служить основой для правил – или даже руководящих принципов – в рамках трех соглашений, обслуживаемых WP.29.

74. Для целей осуществления этого рамочного документа GRVA учредила четыре новые неофициальные рабочие группы, которые подотчетны GRVA, но не обслуживаются секретариатом:

а) по функциональным требованиям для автоматизированных транспортных средств;

б) по методам валидации для технологий автоматизированного вождения;

с) по системам хранения данных для автоматизированного вождения;

д) по кибербезопасности и обновлению программного обеспечения, в том числе по беспроводной связи.

К. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)

75. После обсуждений, длившихся несколько лет, WP.30 приняла текст новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа. Основной целью Конвенции является привлечение стран Азии и Европы к реализации новых железнодорожных проектов вдоль основных транспортных коридоров Евразийского региона. Новая Конвенция была принята Комитетом по внутреннему транспорту на его сессии в феврале 2019 года. За прошедшее с тех пор время Конвенцию подписало первое государство – Чад.

76. По просьбе Председателя Комитета и директора Отдела устойчивого транспорта WP.30 провела – в целях согласования своей работы со Стратегией Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года – обследование по вопросу о роли и задачах таможенных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

77. WP.30 завершила рассмотрение обширного пакета предложений по изменению различных положений Конвенции и нового приложения 11 к Конвенции МДП 1975 года в целях включения в нее механизма eTIR и передала этот пакет Административному комитету МДП (АС.2) для окончательного рассмотрения. На своей сессии в октябре 2019 года АС.2 согласовал окончательные тексты предложений, которые были представлены на его сессии в феврале 2020 года для официального принятия.

78. В 2019 году было реализовано несколько пилотных проектов eTIR:

a) между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, причем стороны обсудили вопрос о его расширении для охвата всех таможенных органов и всех держателей книжек МДП из обеих стран;

b) между Грузией и Турцией;

c) между Азербайджаном и Ираном (Исламской Республикой).

79. Секретариат МДП пополнился тремя экспертами по информационным технологиям; указанные эксперты приступили к работе по внедрению международной системы eTIR. В качестве приоритетов для этой системы были определены надежность, безопасность и простота подключения для договаривающихся сторон Конвенции МДП.

L. Техническая помощь и мероприятия по укреплению потенциала

1. План действий по развитию потенциала

80. 2019 год ознаменован несколькими важными вехами в том, что касается деятельности Отдела устойчивого транспорта, направленной на оказание технической помощи (наращивание потенциала и консультативные услуги). В соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года секретариат подготовил План действий по развитию потенциала КВТ, который подлежит представлению КВТ для утверждения в феврале 2020 года. В этом плане действий определены четыре стратегические области: i) повышение информированности; ii) укрепление потенциала; iii) создание синергизма; iv) мониторинг и оценка результатов, – а также мероприятия, которые будут осуществляться секретариатом в предстоящие годы. К последующей деятельности по итогам Обзора безопасности дорожного движения в Грузии в этом году впервые были привлечены внешние эксперты, которые участвовали в подготовке национального технического регламента для эффективного осуществления Соглашения 1958 года. В дополнение к диалогу по вопросам политики и рабочему совещанию по развитию потенциала мероприятия по оказанию технической помощи охватили все аспекты эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения (всеохватный подход). В ходе экономического форума СПЕКА 2019 года были наглядно продемонстрированы важность региональной транспортной связности и роль сотрудничества в рамках СПЕКА. Все семь стран СПЕКА решительно выступили за улучшение сотрудничества ради создания эффективной региональной транспортной системы. Наконец, продолжилось сотрудничество по вопросам связности региональных железнодорожных линий в Юго-Восточной Европе и Дунайском регионе с уделением основного внимания железнодорожным грузовым перевозкам.

2. Проект Трансевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)

81. Семьдесят вторая сессия Руководящего комитета ТЕА состоялась в Анталии 1–2 мая, а семьдесят третья сессия – в Варшаве 3–4 декабря 2019 года.

Все мероприятия, предусмотренные Стратегическим планом ТЕА на 2017–2021 годы, были выполнены.

82. Были подготовлены два тематических доклада («Моделирование информации о строительстве дорожной инфраструктуры: требования и рекомендации ТЕА» и «Установка пунктов взимания платы за проезд в сети ТЕА: соображения и рекомендации»).

83. Состоялось рабочее совещание по оценке эффективности системы взимания автодорожных сборов (Анталья, апрель 2019 года), а также рабочее совещания по вопросам управления активами (Варшава, декабрь 2019 года).

84. Двадцать шестое ежегодное совещание ПООДС ТЕА – область V 2019 года состоялось в Варшаве и Кракове (Польша) (10–13 июня). Совещание было посвящено способам и практическим методам моделирования информации о строительстве как важнейшей предпосылке для разработки будущих проектов для стран ТЕА. Представители государств – членов ТЕА и министерств транспорта четырех штатов Соединенных Штатов Америки поделились своим опытом и передовой практикой в области моделирования информации о строительстве.

85. Правительства стран – участниц ТЕА (Хорватии и Польши) назначили руководителей для проектов ТЕА на 2020–2021 годы, что позволит в полном масштабе реализовать мероприятия, предусмотренные в Стратегическом плане.

3. Проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

86. Проект доклада по этапу II Генерального плана высокоскоростной железнодорожной магистрали ТЕЖ был представлен Руководящему комитету ТЕЖ для получения замечаний и предложений. Окончательный доклад, по всей вероятности, будет готов в первом квартале 2020 года.

4. Тематическая рабочая группа Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) по устойчивому транспорту, транзиту и связности

87. По прошествии нескольких лет транспортная связность стала одной из ключевых тем Экономического форума в рамках Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА), состоявшегося в Ашхабаде 18–19 ноября 2019 года. Национальные делегаты и представители международных организаций и многосторонних банков развития обсудили вопрос о содействии развитию устойчивого транспорта путем снижения физических и нефизических барьеров для транспорта и через повышение региональной связности. В ходе форума была выдвинута Ашхабадская инициатива по снижению барьеров в торговле и на транспорте с использованием международно-правовых документов, норм, стандартов и рекомендаций по передовой практике ООН в целях укрепления регионального рынка и трансграничных производственно-сбытовых цепочек и повышения связности между странами СПЕКА и Европой и Азией с упором на практическую задачу по привлечению новых инвестиций, технологий и инноваций в регион СПЕКА. Эти совместные меры будут способствовать устойчивому и инклюзивному росту в регионе и, в конечном итоге, поддержат усилия стран СПЕКА по осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Особое внимание будет уделяться снижению нетарифных барьеров в торговле, устранению физических и нефизических барьеров на транспорте и содействию устойчивому развитию транспорта и торговли.

88. В 2019 году на сессии ТРГ-УТТС основное внимание было уделено увязке стратегических документов Рабочей группы (проекта КВ и проекта программы работы на 2020–2021 годы) со связанными с транспортом целями устойчивого развития и решениями Совета управляющих СПЕКА, принятыми за последние два года. Основная цель заключалась в разработке более динамичной и реалистичной программы работы, которая будет сосредоточена на проблематике транспорта и связности, имеющей важное значение для субрегиона СПЕКА. Обсуждение вопросов обеспечения более эффективной связности, устойчивого развития транспортной

системы и налаживание бесперебойного международного и регионального транзита со всей очевидностью обнажило необходимость углубления субрегионального сотрудничества. ЕЭК и ЭСКАТО проинформировали участников о новых изменениях в связи с подготовкой международно-правовых документов, осуществлением проектов в области транспорта и мероприятиями по укреплению потенциала. На сессии ТРГ-УТТС обсуждались также вопросы мониторинга и отчетности в том, что касается достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития.

5. Безопасные транспортные средства

89. Во исполнение рекомендаций, содержащихся в Обзоре результатов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения Грузии за 2018 год, секретариат в сотрудничестве с Агентством наземного транспорта Грузии организовал региональное рабочее совещание, посвященное вопросам осуществления Соглашения 1958 года (Тбилиси, 20–21 мая 2019 года). Целью этого рабочего совещания было углубление знаний грузинских экспертов о путях эффективного осуществления положений Соглашения 1958 года и обновления национального законодательства для приведения его в полное соответствие Соглашению. Проект будет завершен в январе 2020 года.

6. Связность региональных железнодорожных линий

90. Рабочее совещание по связности региональных железнодорожных линий, состоявшееся в Белграде в октябре 2019 года, собрало 40 участников из стран Юго-Восточной Европы и дунайского региона, которые обсудили необходимость повышения железнодорожной связности и активизации перевозок. Было решено, что важным является поддержание регулярного диалога по этому вопросу в целях обеспечения эффективности железнодорожного транспорта на маршрутах ЕАТС и привлечения грузов, а также для продвижения соответствующих правовых инструментов.

Приложение

Достижение целей устойчивого развития: вклад внутреннего транспорта в 2019 году

Рабочие группы Комитета по внутреннему транспорту	Вид работы по содействию осуществлению достижению целей в области устойчивого развития в 2019 году			
	Регулятивная	Аналитическая	Укрепление потенциала	Цели в области устойчивого развития
SC.1 по автомобильному транспорту	✓		✓	3 8 9
SC.2 по железнодорожному транспорту	✓	✓	✓	8 9 11
SC.3 по внутреннему водному транспорту	✓	✓	✓	3 6 7 8 9 11 13 14 17
WP.1 по безопасности дорожного движения	✓	✓	✓	3 11
WP.5 по тенденциям и экономике транспорта		✓	✓	1 2 3 4 6 7 9 10 11 12 13
WP.6 по статистике транспорта	✓	✓	✓	3 9 11
WP.11 по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	✓	✓	✓	2 3 8 9 12
WP.15 по перевозкам опасных грузов	✓		✓	3 6 8 9 11 12 14
WP.24 по интермодальным перевозкам и логистике	✓		✓	9 11
WP.29 Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств	✓	✓	✓	3 7 9 11 13
WP.30 по процедурам пересечения границ и таможенным вопросам	✓		✓	9 12 17
Комитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ и СГС и его два подкомитета	✓	✓	✓	3 6 8 9 11 12 14

Цели в области устойчивого развития	Рабочие группы Комитета по внутреннему транспорту											Комитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ и СГС и его два подкомитета
	SC.1	SC.2	SC.3	WP.1	WP.5	WP.6	WP.11	WP.15	WP.24	WP. 29	WP.30	
1. Ликвидация нищеты					✓							
2. Ликвидация голода					✓		✓					
3. Хорошее здоровье и благополучие	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓
4. Качественное образование					✓							
5. Гендерное равенство												
6. Чистая вода и санитария			✓		✓			✓				✓
7. Недорогостоящая и чистая энергия			✓		✓					✓		
8. Достойная работа и экономический рост	✓	✓	✓				✓	✓				✓
9. Индустриализация, инновации и инфраструктура	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10. Уменьшение неравенства					✓							
11. Устойчивые города и населенные пункты		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
12. Ответственное потребление и производство					✓		✓	✓			✓	✓
13. Борьба с изменением климата			✓		✓					✓		
14. Сохранение морских экосистем			✓					✓				✓
15. Сохранение экосистем суши												
16. Мир, правосудие и эффективные институты												
17. Партнерство в интересах устойчивого развития			✓								✓	