

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

102nd session

Geneva, 8-12 May 2017

Item 2 of the provisional agenda

Seventy-ninth session of the Inland Transport Committee

21 April 2017

**United Nations Economic Commission for Europe
Inland Transport Committee Strategy**

Note by the secretariat

1. The list of main decisions taken at the seventy-ninth session of the Inland Transport Committee may be consulted at:

http://www.unece.org/trans/main/itc/itc_main_decisions_2017.html

2. The Working Party may consider particularly decision 6 where the Inland transport committee invited the Working Parties to consider preparing contributions to the draft strategy of the Inland Transport Committee that will be considered by the Committee at its session in 2018, and, if necessary, also road maps for the implementation of the sustainable development goals.

3. To this end, the Inland Transport Committee decided to share the Executive Summary of the Strategy Paper (ECE/TRANS/2017/R.1) with all the Working Parties, and invited them to submit their comments and recommendations. When preparing a strategy paper or road maps, Working Parties should also bear in mind the limited availability of resources and recognize that new activities should be matched by a reduction or discontinuation of one or more activities, unless extrabudgetary funding is made available;

4. ECE/TRANS/2017/R.1 is reproduced in Annex.

Приложение

Стратегия Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций был создан в 1947 году. На своей сессии в феврале 2016 года Бюро Комитета постановило созвать седьмое совещание председателей вспомогательных органов Комитета по случаю семьдесят девятой сессии Комитета, которая совпадает с семидесятой годовщиной Комитета.

Это совещание председателей посвящено укреплению роли Комитета по внутреннему транспорту в нынешних быстро меняющихся условиях на глобальном уровне. В этих целях:

- для обсуждения КВТ будет представлен детальный справочный доклад по стратегии, а также обзор и результаты консультаций с важнейшими заинтересованными сторонами только на английском языке;
- предварительный вариант краткого резюме доклада, подготовленного в целях облегчения обсуждений на уровне КВТ (на английском, русском и французском языках), который будет впоследствии включен в справочный доклад (прилагается к настоящему документу);
- и краткий документ, содержащий резюме и принципы практической реализации этой стратегии, с ясными и четкими целями, установленными по результатам обсуждений и согласования на уровне правительств.

Предварительный проект краткого резюме

I. Мы переживаем переломный момент

A. Политическая повестка дня диктует необходимость преобразований в области транспорта

1. Критическая ситуация, сложившаяся повсеместно в нашем мире с учетом экономических, социальных и экологических аспектов развития, свидетельствует о необходимости заключения глобальных соглашений между правительствами и всеми другими субъектами деятельности, прежде всего с частным сектором, с целью остановить негативные тенденции и перевести процесс мирового развития на устойчивый путь. Транспортный сектор является одним из компонентов этих проблем и в то же время одним из компонентов их решения.

Устойчивое развитие диктует необходимость существенных изменений с точки зрения эффективности работы транспорта:

а) Проблемы развития в транспортном секторе значительны, что подтверждается следующим цифрами:

- на глобальном уровне у 1 млрд. человек нет доступа ко всепогодным дорогам;
- в результате аварий на дорогах гибнет более 1,2 млн. человек и получают ранения 50 млн.;
- 1 млрд. человек проживают в странах, которые не присоединились ни к одной конвенции Организации Объединенных Наций в области дорожного движения, в результате чего базовые нормативные принципы регулирования в области безопасности дорожного движения либо отсутствуют, либо не согласованы с международной передовой практикой;
- 23% парниковых газов, связанных с энергоресурсами, образуются в транспортном секторе;
- расходы домашних хозяйств на передвижение членов семьи составляют 4–40% и свидетельствуют об отсутствии равенства в странах и между странами;
- все большее и большее число часов в год теряется гражданами в нашем мире на поездки на работу и с работы (например, американские водители теряют в среднем 42 часа в год в пробках, а задержки, обусловленные заторами в движении, обходятся обычному жителю, совершающему маятниковые поездки, 960 долл. США в год).

б) Расходы, время и надежность транспорта – ключевые факторы, которые определяют экономическую эффективность. Задержки на транспорте могут дорого обойтись коммерческим предприятиям, странам, экспортерам и импортерам и в итоге конечным потребителям. Один лишний день перевозки может обусловить сокращение экспорта как минимум на 1% и сдержать диверсификацию экспорта (Всемирный банк, ВТО). Существенное и практически постоянное снижение удельных транспортных расходов в сочетании с повышением надежности с тех пор, когда начали ходить пароходы, и с ускорением темпов развития контейнерных перевозок в значительной мере способствовало росту торговли и глобализации. Однако можно ли сохранить эту тенденцию? Каким будет экономическое воздействие, если удельные транспортные расходы начнут существенно повышаться вследствие интернализации внешних издержек и не будут при этом компенсироваться за счет новых мер по повышению эффективности? Где кроются скрытые до сих пор резервы эффективности в глобальных производственно-сбытовых цепях и каким образом может их высвободить международное сотрудничество?

2. 2015 год ознаменовал собой переломный момент в развитии человечества: были достигнуты глобальные соглашения в области устойчивого развития², смягчения последствий изменения климата³ и финансовой поддержки в целях развития⁴ и в 2016 году принята Новая повестка дня в области развития городов⁵,

2 Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и цели в области устойчивого развития: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>.

3 Глобальная повестка дня в области изменения климата: http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf.

4 Финансы в целях развития: www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2015/08/AAAA_Outcome.pdf; www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/192&Lang=E.

5 Новая повестка дня в области развития городов: Принятый проект: <https://www2.habitat3.org/bitcache/99d99fbd0824de50214e99f864459d8081a9be00?vid=591155&disposition=inli>

что представляет собой энергичную глобальную политику, позволяющую преобразовать наш путь развития. Все эти документы предусматривают обязательства и для транспортного сектора с точки зрения конкретных задач, поставленных в Целях в области устойчивого развития, принятых Организацией Объединенных Наций в части сокращения выбросов парниковых газов (ПГ), адаптации к изменению климата и городской мобильности. Они также предполагают моральное обязательство и впредь стремиться к повышению уровня устойчивости. Этап осуществления этих обязательств уже начался. В июле

2016 года начала действовать система добровольной отчетности правительств по достижению Целей в области устойчивого развития. Доработка показателей достижения Целей в области устойчивого развития и системы мониторинга в настоящее время производится на уровне Статистической комиссии Организации Объединенных Наций. Многие международные организации начали проводить анализ своей роли на предмет того, каким образом можно было бы лучше всего оказать поддержку в осуществление этих глобальных повесток дня и внести свой вклад в эту работу.

3. Основные проблемы в области устойчивого развития применительно к транспорту были отражены в целом ряде важнейших публикаций⁶.

В. Новые технологии и четвертая промышленная революция

4. Некоторые технологические новшества типичны для различных этапов развития, например первая промышленная революция идентифицируется с парходом и строительством железных дорог. С тех пор различные виды транспорта позволили создать различные экономические возможности, в том числе более легкий доступ к рынкам, сокращение расстояния до рынка, создание возможностей для перевозки некоторых товаров на большие расстояния, например скоропортящихся продуктов, и эффект масштаба. Исключительно важную роль в становлении наций в XIX веке в Европе сыграли железные дороги, а автодороги и автомобили содействовали демократизации системы мобильности или, иными словами, равенства. Кроме того, автомобильный транспорт предоставил соответствующие удобства на последней миле рейса, что исключило необходимость перевалки груза, а грузовой транспорт создал новую волну возможностей в плане сокращения издержек в области торговли. К концу двадцатого столетия произошло относительное сближение различных видов внутреннего транспорта, и стал приобретать важность интермодальный

ne&op=view; резолюция ГА: <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/07/Resolution-adopted-by-the-General-Assembly-ARES67216.pdf>.

⁶ В их число входит документ ЕЭК ООН 2011 года «Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН» (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_sustainable_development_in_the_ECE_region.pdf), совместный документ ЭКА-ЕЭК-ЭКЛАК-ЭСКЗА-МСАТ-МСЖД по устойчивому транспорту в целях устойчивого развития: на примере внутреннего транспорта (www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf), доклад Консультативной группы экспертов высокого уровня при Генеральном секретаре Организации Объединенных Наций по мобилизации транспорта в целях развития: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>), а также многочисленные технические доклады, подготовленные для Рабочей группы открытого состава по целям в области устойчивого развития Технической рабочей группой по транспорту, работа которой координируется Департаментом по экономическим и социальным вопросам.

транспорт, который возник в качестве одного из ключевых направлений. На пороге двадцать первого столетия транспортный сектор стал характеризоваться все более весомой долей компонентов в виде программного обеспечения и информационных технологий.

5. Основным фактором преобразований в области транспорта в значительной мере явилась оцифровка. Она присутствует во всех видах транспорта, однако происходила она различными темпами. Судя по всему, самое сильное воздействие цифровых технологий, которое уже можно ощутить, проявилось в новой роли пассажиров и клиентов, т.е. в какой-то мере в культуре клиентов, которая формируется в секторе транспорта. Быстрый прогресс в сфере автоматизации не только позволяет улучшить рабочие характеристики транспортных средств, но и создать возможности для совершенно новых решений, таких как создание *автономных транспортных средств, поездов без машиниста* и т.п. Технологии, позволяющие создать интеллектуальные транспортные системы, могут привести к революционным изменениям в ценообразовании в области автомобильного транспорта, что в свою очередь налагает на директивные органы и органы нормативного регулирования обязанность пересматривать прежнюю практику в вопросах развития инфраструктуры, управления, сложившихся отношений между государством и частным сектором и прежде всего место транспорта в системах государственных расходов и поступлений. Однако стать ловким и умным не так-то просто. К тому же система планирования инфраструктуры претерпевает изменения в том плане, что она все больше и больше уходит от планирования на базе ресурсов, смещаясь в сторону планирования с акцентом на международную интеграцию. В качестве одного из новых аспектов в этом плане является то, что эффективность развития сети ставится под сомнение новыми приоритетами, каковыми является прежде всего обеспечение жизнестойкости сети, которая позволяла бы ей адаптироваться к изменению климата. Исключительно быстрое распространение оцифровки свидетельствует о необходимости более тесного сотрудничества между транспортным сектором и сектором телекоммуникации.

6. Электромобили и альтернативные виды топлива зачастую квалифицируются как предвестники зеленой транспортной революции. Ранние модели электромобилей, появившиеся в начале XIX века, были вытеснены изобретенным в то время двигателем внутреннего сгорания. Нажим на политическом уровне вынудил снова вернуться к необходимости реализации новых транспортных средств и топливных технологий с целью отказаться от двигателей внутреннего сгорания, которые используются для приведения в движения транспортных средств, и сократить локальные выбросы и выбросы ПГ. В то же время растущая рыночная доля электромобилей предполагает необходимость более тесного сотрудничества на политическом уровне между отраслью транспорта и отраслью энергетики.

7. Новые технологии также привели к революционным преобразованиям в области данных.

8. Масштабы и размах технического прогресса подталкивают процесс преобразований всей системы⁷, в результате чего транспортный сектор в качестве отдельной системы должен, как ожидается, претерпеть существенные изменения и в то же время вобрать в себя те фундаментальные изменения, которые происходят в других секторах экономики. Пока еще не видно, насколько эти изменения будут подталкиваться техническим прогрессом и

⁷ The Fourth Industrial Revolution, Klaus Schwab, wef.ch/4IRbook.

целеустремленными первопроходцами, которые обычно пользуются монополией на технический прогресс, или же специалистами по разработке политики и органами нормативного регулирования. В этой связи возникает еще одна проблема: каким образом страны, находящиеся на различных уровнях развития, могут получить доступ к новым технологиям и воспользоваться преимуществами повышения эффективности, безопасности и экологических показателей, которые, как ожидается, они должны дать.

С. Новые бизнес-модели в области транспорта

9. Транспортный сектор всегда был – и во многих частях мира – остается до сих пор объектом жесткого регулирования. Доступ к транспортным рынкам строго контролируется и регулируется. Тем не менее за последние 70 лет в некоторых странах и регионах процесс либерализации рыночных условий начал набирать темпы. В результате этого появились глобальные провайдеры услуг, которые реорганизовали международный рынок транспорта и логистики. Как представляется, самые очевидные изменения произошли в отрасли гражданской авиации, однако в общем и целом статус «национального перевозчика» в настоящее время ставится под сомнение во всех видах транспорта. Процессы региональной экономической интеграции, в особенности в Европейском союзе, придали значимость региональному статусу и содействовали переходу традиционных национальных операторов на уровень транснациональных как с точки зрения принадлежности, так и обслуживания. В то же время реформы в области транспорта и в особенности реформы государственных предприятий, таких как железные дороги, происходят относительно медленными темпами.

10. Одним из важных воздействий технических инноваций и прежде всего использования информационно-коммуникационных технологий, которые оказываются операторами транспорта и логистики, явился сдвиг в акценте с основных фондов на процессы и разработки наукоемкого подхода к системе управления. Эти изменения, возможно, были наиболее заметными в случае операторов логистики третьей стороны (ОЛЗ), а также ОЛ4 и ОЛ5. Однако такие изменения весьма явно проявились и в секторе общественного транспорта, особенно в системах информирования пассажиров и автоматической продажи билетов. Кроме того, таможенными и пограничными учреждениями была введена в действие система новаторских услуг на базе информационной технологии (ИТ), которая позволила придать процедуре пересечения границ если не сквозной, то по меньшей мере ускоренный характер.

11. В этом процессе исключительно важное значение приобрело сокращение транзакционных издержек. Роль национальных и международных органов нормативного регулирования была и все еще остается незаменимой в части создания таких условий, в которых бюрократические проволочки сведены на нет, использование ИТ приобрело общераспространенный характер, включая защиту данных и признание электронной подписи, и в которых условия осуществления бизнеса носят благоприятный характер.

12. Несмотря на прогресс в деле дерегулирования, демонополизации и упрощения и оцифровки деловых операций, эти процессы и реформы пока еще не доведены до конца в тех случаях, когда начинают возникать и быстро завоевывать рыночные доли новые бизнес-модели и предприятия, которые зачастую квалифицируются как прорывные. В целом можно сказать, что новые предприятия возникают из ниоткуда, поскольку они не сдерживаются ни непосильными просроченными долгами, ни чрезмерно дорогостоящими

активами, ни государственными обязательствами, подлежащими компенсации: на них не распространяются никакие строгие правила, равно как и они сами считают, что все эти правила не для них. Они привносят совершенно новый подход, т.е. «мобильность в качестве услуги», что вполне разумно в том плане, что они в полной мере пользуются теми услугами, которые уже предлагают мобильные телефоны и другие ИТ и телекоммуникационные средства.

D. От изменений не уйти

13. Все эти события свидетельствуют о том, что в настоящее время проявляется давление со стороны спроса, подталкивающее преобразование системы транспорта и мобильности. Соображения и соглашения на уровне правительств являются тем фактором, который подталкивает транспортный сектор, наряду с другими секторами экономики, к тому, чтобы они вносили свой вклад в устойчивое экономическое и социальное развитие и в работу по охране окружающей среды. Новые технологии и коммерческие предприятия подталкивают к поиску новых решений. На глобальном уровне есть целый ряд инициатив, которые имеют целью подтолкнуть работу по укреплению сотрудничества среди международных субъектов, предложить свое общее видение устойчивого транспорта и создать соответствующие платформы в целях продвижения работы по осуществлению. Самым последним из таких событий является инициатива Всемирного банка по созданию консультативного форума среди международных организаций и многосторонних банков по вопросу о том, как можно было наиболее эффективно осуществить «глобальные соглашения» и Цели в области устойчивого развития. Перед Комитетом по внутреннему транспорту также ставится вопрос о том, чтобы он рассмотрел свою роль, свои возможности и свою компетенцию с целью определить способы, с помощью которых он мог бы поддержать глобальный процесс и правительства в достижении Целей в области устойчивого развития, планы действий в области изменения климата и новой повестки дня в области развития городов.

II. Время для стратегического анализа Комитета по внутреннему транспорту

14. В связи с 70-й годовщиной Комитета возникает естественная необходимость подвести итоги прошлой работы и заглянуть в будущее. Эта необходимость становится еще более неотложной в связи с наступлением новой эры, о которой говорилось выше. После первых 70 лет успешной работы, что предвещают Комитету следующие 70 лет или как минимум какие нужны изменения в его приоритетах и методах работы? Какую роль хотели бы правительства, чтобы он играл в деле поддержки работы по выполнению глобальных обязательств, особенно по достижению Целей в области устойчивого развития и Повестки дня в области изменения климата на период до 2030 года? На своей сессии в 2016 году Комитет решил провести стратегическую оценку и разработать свою стратегию на период до 2030 года. Эта стратегия будет на повестке дня сессии с ограниченным участием Комитета в 2017 году.

15. В ходе анализа истории КВТ стало очевидным, что деятельность и роль Комитета нельзя оценивать в отрыве от других факторов. В результате работы 20 рабочих групп Комитета, которым оказывали поддержку более 40 групп экспертов и неофициальных групп, основная работа которых заключалась в административном сопровождении и дальнейшей разработке международных

соглашений и конвенций в области транспорта, и в результате работы 12 договорных органов (административных комитетов), действующих в тесном сотрудничестве с рабочими группами Комитета, он стал своего рода хранителем 58 конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта. Ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту являются кульминационным событием, в ходе которого государствам-членам представляются результаты его работы. В этой связи важно оценивать ситуацию в целом и рассматривать Комитет и его деятельность вместе Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН, т.е. вместе с подпрограммой по транспорту ЕЭК и ее секретариатом. Секретариат также обслуживает другие межправительственные органы, такие как Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ, а также договорные органы, т.е. административные комитеты 12 конвенций Организации Объединенных Наций и Исполнительный совет МДП. В сотрудничестве с ЭСКАТО он поддерживает Специальную программу Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии и ежегодно по очереди вместе с ЭСКАТО выполняет функции секретариата Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечению границ СПЕКА. Кроме того, в сотрудничестве с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ он обслуживает Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Он выполняет функцию управления и надзора за проектами Трансьевропейской автомагистрали «Север–Юг» и Трансьевропейской железнодорожной магистрали. И наконец, с 2015 года он принимает у себя секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Все эти различные органы работают в условиях взаимовыгодного сотрудничества, чему способствуют услуги, оказываемые общим секретариатом. Кроме того, следует иметь в виду, что за последние 70 лет внутренние и внешние условия, в которых работает Комитет, в значительной мере изменились и что он, как ожидается, будет динамично развиваться.

16. Таким образом, для того чтобы выявить возможности для взаимодействия и не допустить дублирования в работе, необходимо также принимать во внимание деятельность и развитие внешних субъектов. Кроме того, следует иметь в виду тот факт, что Отдел устойчивого транспорта, который входит в состав Секретариата Организации Объединенных Наций, также должен выполнять другие обязанности, вытекающие из глобальных и региональных целей и мандатов Организации Объединенных Наций. Так, например, благодаря тесному сотрудничеству Управление Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным государствам просит вносить вклад в реализацию практически всех инициатив и деятельности на глобальном уровне. Кроме того, все важные совещания, события и доклады Организации Объединенных Наций, связанные с транспортом, предполагают необходимость вклада или даже интенсивных консультаций с секретариатом, например доклады Генерального секретаря и резолюции ГА по транспорту и связанным с ним вопросам, конференция Хабитат III, Глобальная конференция по устойчивому транспорту в Туркменистане, Глобальная конференция по безопасности дорожного движения в Москве и Бразилии, двадцать первая сессия Конференции сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата в Париже и т.д. Выполнение этих обязательств также важно, поскольку они дают возможность внести вклад в осмысление глобальной политики и повысить

осведомленность о работе этих межправительственных комитетов, т.е. данного Комитета.

17. Процесс разработки стратегии включал:

- анализ работы КВТ за последние 70 лет в целях учета внешних условий транспорта посредством анализа стратегических изменений, которые произошли в области транспорта;
- обзор работы других международных организаций и учреждений в качестве ключевых субъектов и партнеров и рассмотрение важнейших вопросов развития, связанных с транспортом;
- краткая характеристика нынешнего КВТ, его деятельности, секретариата и других межправительственных органов, которые он обслуживает;
- обзор и число двусторонних консультаций, которые были необходимы для того, чтобы выяснить мнения ключевых субъектов.

18. Полученные результаты включены в полный документ и детально описаны в приложении к нему.

A. Последние 70 лет работы Комитета в контексте изменения политики в области транспорта

19. Европейские страны начали регулировать международный внутренний транспорт еще в XIX веке, например на основании Конвенции о предоставлении права плавания по Рейну 1804 года и Конвенции о международных железнодорожных перевозках 1893 года. С появлением автотранспортных средств и развитием автомобильных перевозок нормативная работа активизировалась еще больше и была поручена Лиге Наций. В 1921 году была учреждена Организация по коммуникациям и транзиту. Однако вторая мировая война нарушила международные транспортные связи. К моменту ее завершения была создана Европейская центральная организация по внутреннему транспорту (ЕСИТО) в целях восстановления международного транспорта и оказания помощи в восстановлении Европы.

20. После создания в июле 1947 года Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций был официально учрежден и Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Он взял на себя функции ЕСИТО, притом что одной из его целей стало стимулирование международного сотрудничества и продвижение соглашений по долгосрочной политике внутреннего транспорта в Европе.

21. В период с 1948 по 1959 год вопросами глобального транспорта и связи стала заниматься Комиссия по транспорту и связи ЭКОСОС. После того как она завершила свою работу, ее функции взял на себя отчасти ЭКОСОС и отчасти региональные экономические комиссии. К тому времени КВТ уже вносил свой вклад в переговоры по целому ряду правовых инструментов и представлял собой своего рода институциональную платформу для национальных экспертов и экспертов НПО; таким образом, он уже был готов оказывать поддержку в разработке глобальных правовых инструментов. Это и явилось причиной активного участия КВТ в разработке нормативной базы транспорта и его практики обслуживания как глобальных, так и региональных конвенций по транспорту и международным перевозкам грузов и пассажиров.

22. С момента его утверждения в 1947 году миссия, рабочие приоритеты и его деятельность развивались в унисон с решением конкретных проблем того времени и потребностей его государств-членов. С самого начала его создания основная задача Комитета состояла в содействии упрощению и повышению безопасности международных перевозок грузов и пассажиров, однако с годами он стал специализироваться на внутренних видах транспорта, перевозках опасных и других уязвимых грузов, а также на правилах в области транспортных средств.

23. По сути, основным результатом работы КВТ является соответствующий свод постоянно обновляемых и совершенствуемых международных соглашений, конвенций и других международных правовых инструментов, а также рекомендаций по широкому кругу вопросов, связанных с внутренним транспортом. Сегодня КВТ обслуживает 58 конвенций Организации Объединенных Наций, которые насчитывают в общей сложности 1 725 договаривающихся сторон. Некоторые из этих конвенций носят глобальный характер либо с самого начала, либо в результате их применения за пределами региона ЕЭК. В дополнение к переговорам по поправкам к существующим правовым инструментам КВТ проводит активную работу и по содействию заключению новых правовых инструментов. В настоящее время на стадии рассмотрения находятся три новых конвенции. С течением времени, по мере расширения работы по осуществлению конвенций Организации Объединенных Наций, обслуживаемых Комитетом, некоторые инструменты – правила в области транспортных средств, перевозка опасных грузов – непосредственно переносятся в законодательства Европейского союза и осуществляются в случае международного и национального транспорта в Европейском союзе, в Российской Федерации и других странах. Это обеспечило более высокий уровень согласования транспортного законодательства на международном уровне, а также экономию средств как для Европейского союза, так и национальных правительств, которые прекратили разрабатывать свои собственные правила.

24. В дополнение к нормотворческой деятельности программа работы КВТ включает разработку методологий, руководящих принципов и определений по планированию транспорта, сбору данных и сбору транспортной статистики. На смену новаторской деятельности, которая проводилась вначале, пришла систематическая работа по транспортной статистике. Во избежание накладок рабочая группа по статистике Евростат, ОЭСР/ЕКМТ – в настоящее время ОЭСР/МТФ – и группа Комитета (WP.6) объединили свои усилия и учредили межсекретариатский консультативный процесс и свели воедино процесс сбора данных и общий вопросник.

25. Кроме того, в качестве части Организации Объединенных Наций секретариат несет ответственность за организацию политического диалога и технической помощи при поддержке аналитической работы, которая в приоритетном порядке ориентирована на продвижение регионального и субрегионального сотрудничества, а также на создание потенциала в целях оказания поддержки в присоединении к правовым инструментам и в их осуществлении. Относительно недавно в рамках одного из проектов, финансируемых по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА), было разработано соответствующее средство по поддержке директивного процесса сокращения CO₂ на внутреннем транспорте. Он проходит под названием «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) и все шире и шире используется в деле формирования политики по снижению зависимости от углеводородов на национальном и муниципальном уровнях. В настоящее время на стадии разработки находится аналогичная модель в целях

оказания поддержки в определении политики в области безопасности под названием «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)».

26. Наиболее символические результаты Комитета и его рабочих групп включены в ретроспективный обзор КВТ, который будет представлен на ежегодной сессии КВТ в 2017 году.

27. За последние 70 лет программа работы КВТ динамично развивалась в ответ на возникающие потребности. В то же время она была всегда сконцентрирована на внутреннем транспорте и позволяла вносить больший вклад в достижение предусмотренных ею конкретных результатов, чем это можно было бы сделать за счет индивидуального вклада его рабочих групп и групп экспертов. Работа по координации на уровне Комитета и между секторами обеспечивала высокий уровень взаимодействия и результативности, что способствовало прогрессу, достигнутому в различных областях и прежде всего в осмыслении мультимодальных подходов, интеллектуальных транспортных систем и других информационно-коммуникационных технологий.

В. Оценка реформ ЕЭК

28. Работа Комитета подвергается частым регулярным, а также специальным оценкам и анализу. Две из самых последних и всесторонних оценок ЕЭК ООН с учетом воздействия на транспорт включают реформу ЕЭК в 2005 году и обзор реформы ЕЭК в 2013 году.

Реформа ЕЭК 2005 года⁸

29. Она предусматривала необходимость:

- *активизации деятельности в вопросах пересечения границ и упрощения процедур торговли в сотрудничестве с Комитетом по торговле.* В порядке последующих действий была разработана соответствующая дорожная карта между двумя подпрограммами и определен на совместной основе сегмент политики КВТ в 2009 году, посвященный упрощению торговли и транспорта;
- *укрепление поддержки ОПТОЗОЗ в сотрудничестве с Комитетом ЕЭК ООН по экологической политике в консультации с ЕРБ ВОЗ и включая устойчивое финансирование и укомплектование штатами информационного центра.* В прошлые годы ОПТОЗОЗ можно было рассматривать в качестве периода оживления. Совещания высокого уровня в Амстердаме и Париже разработали соответствующие стратегические руководства.

В ходе подготовки к следующему совещанию высокого уровня, которое состоится в Вене в 2019 году, и в дополнение к текущим проектам, таким как ежегодный симпозиум в интересах политического диалога, «эстафетные» рабочие совещания по устойчивой мобильности в городских условиях с проведением стратегического обзора проблем и возможностей в области мобильности в городах, в которых проводятся эти рабочие совещания, в настоящее время осуществляется общеевропейский генеральный план создания велосипедных маршрутов. Недавно был также обновлен Информационный центр;

⁸ Документ E-ECE-1434-Rev.1.

- *повышение приоритетности экологических аспектов транспорта.* Помимо новых правил, направленных, например, на повышение экологических показателей транспортных средств, было подготовлено несколько программных документов, осуществлен один из глобальных проектов ЮНДА по смягчению последствий изменения климата в сотрудничестве с другими региональными комиссиями и разработан соответствующий инструмент поддержки ForFITS, который используется в настоящее время в целях политического диалога;
- *дорожная карта или стратегия, касающаяся способов и средств мониторинга и укрепления работы по осуществлению ключевых правовых инструментов в области транспорта, которые находятся в ведении КВТ.* На своей шестидесятой девятой сессии в феврале 2007 года КВТ одобрил предложение секретариата осуществлять контроль за осуществлением трех правовых инструментов в области транспорта: Конвенция о дорожном движении 1968 года; Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года; и Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)⁹. КВТ также пришел к выводу о том, что было бы весьма желательно и необходимо предоставить Отделу по устойчивому транспорту соответствующие возможности и мандат по контролю за осуществлением своих правовых документов. Очень часто причиной отсутствия полного и эффективного контроля является нехватка ресурсов и средств. Еще одним фактором, который необходимо принимать в расчет, является фактический характер многих правовых инструментов, не содержащих соответствующих положений, которые могли бы дать возможность поручить секретариату осуществлять мониторинг на регулярной и всеобъемлющей основе;
- *укрепление деятельности по оказанию поддержки евро-азиатским транспортным связям.* Проект ЕАТС в настоящее время находится на третьем этапе, который будет завершен в 2017 году;
- *укрепление Конвенции МДП и повышение прозрачности системы управления.* Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), обсудила, а Административный комитет МДП (АС.2) принял пакет предложений по поправкам в целях совершенствования системы грамотного управления и финансовой прозрачности Конвенции МДП. В частности, в части III нового приложения 9 речь идет о выдаче разрешения соответствующей международной организации. Кроме того, продолжалась работа по компьютеризации Конвенции МДП (проект eTIR): а) создание сети таможенных координационных пунктов eTIR, что привело к принятию в 2014 году, Справочной модели eTIR (полное описание проекта компьютеризации процедуры МДП), и б) создание группы экспертов по правовым вопросам в 2015 году в целях подготовки правовых положений для реализации системы eTIR на практике. Под эгидой ЮНДА в июне 2016 года была завершена работа над глобальной платформой «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной

⁹ Доклад Исполнительного комитета ЕЭК ООН об осуществлении приоритетных задач реформы ЕЭК ООН по усилению некоторых направлений деятельности Комитета, обзор осуществления действующих механизмов и практики мониторинга и рекомендуемые действия, неофициальный документ № 17 (семьдесят первая сессия КВТ, 24–26 февраля 2009 года).

экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции», – первая платформа, позволяющая обеспечивать безопасный обмен данными в режиме С2С. Эта платформа в настоящее время используется Грузией и Турцией в рамках экспериментального проекта обмена данными МДП между таможенными администрациями. Еще один экспериментальный проект eTIR был начат в 2015 году в сотрудничестве с МДП. В другом экспериментальном проекте, выбранном транспортными операторами Турции и Ирана, таможенные администрации и национальные ассоциации опробовали компьютеризованную процедуру МДП и высоко оценили ее эффективность. Похожие проекты и платформы были созданы всеми другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций.

Обзор реформы ЕЭК 2013 года¹⁰

30. По результатам обзора реформы ЕЭК 2013 года был сделан вывод о том, что 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. Эта подпрограмма по транспорту, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и его соответствующие вспомогательные органы работают в рамках своих текущих мандатов эффективным образом, добиваясь на регулярной и текущей основе конкретных результатов, которые отличаются явной практической полезностью для региона и за его пределами».
- «На основе изложенного выше: а) данная подпрограмма и ее вспомогательные органы должны продолжать осуществлять свои существующие мандаты под общим руководством КВТ и Исполкома. Им следует усилить акцент на такие области, как согласование норм, касающихся транспортных средств, дорожная безопасность, перевозки опасных грузов, упрощение пограничных процедур, включая Конвенцию МДП, унифицированное право в области железных дорог, 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 устойчивому транспорту, который является безопасным, чистым и конкурентоспособным».

С. Краткая характеристика Комитета, секретариата и других межправительственных органов

31. Самый важный аспект КВТ и других межправительственных органов, обслуживаемых Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН, заключается, как можно себе представить, в том, что они давали и дают ощутимые результаты на протяжении целых десятилетий, оказывая повседневное воздействие на людей и бизнес.

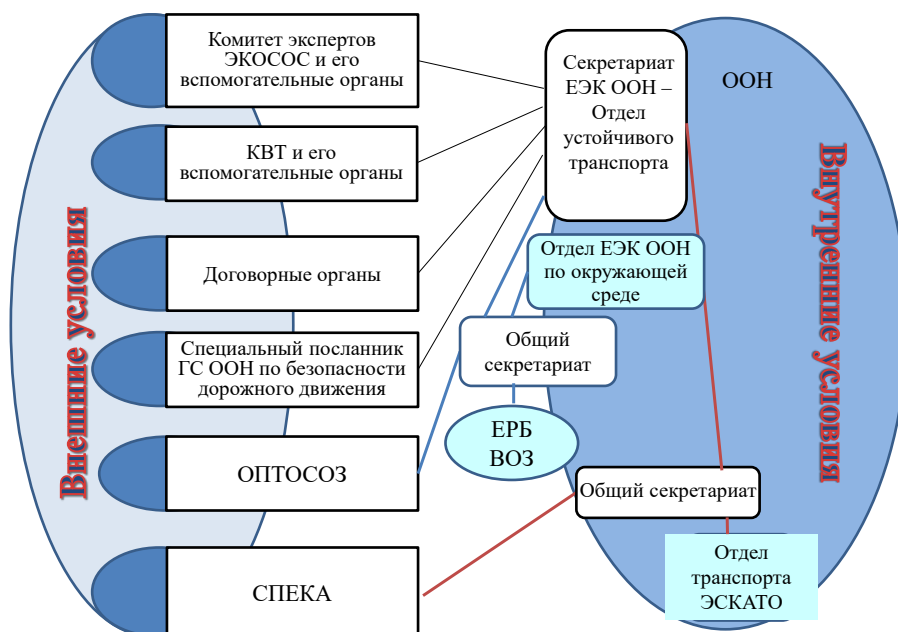
¹⁰ Решение А (65).

32. КВТ, который обладает глубокими специальными знаниями в области внутреннего транспорта, предлагает комплексный подход, позволяющий поддерживать с ними бесперебойную связь. Его целостный технический потенциал в области мультимодального транспорта может обеспечить поддержку в достижении целей в области устойчивого развития. Акцент в работе КВТ усиливался и смещался с международного внутреннего транспорта в сторону всех видов внутреннего транспорта, т.е. в сторону городской мобильности, которая привлекает все более пристальное внимание со стороны политических кругов, поскольку масштабы урбанизации увеличиваются беспрецедентными темпами. Благодаря его постоянно расширяющейся аналитической работе он может выполнять функцию своего рода мостика между технократами и государственными деятелями и связующего звена между техническими знаниями и политическими вариантами.

33. КВТ является региональным органом в ЕЭК ООН, хотя он несет ответственность за региональную и глобальную деятельность, поскольку транспорт сам по себе имеет соответствующее значение на местном, региональном и глобальном уровне и оказывает на этих уровнях соответствующее воздействие, в частности, по линии WP.29, WP.1, WP.30 и, прежде всего, WP.15 и Комитета экспертов ЭКОСОС по ПОГ и СГС. Азиатские страны принимают участие в СПЕКА и ЕАТС. В заключение следует отметить, что к работе в области безопасности дорожного движения причастны WP.29, WP.15, WP.6, SC.1 и секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Таким образом, деятельность Комитета в области нормативного регулирования и политики носит истинно глобальный характер и может выполнять функцию глобального центра внутреннего транспорта. Этот институциональный симбиоз показан на рис. 1.

Рис. 1

Функциональные связи с межправительственными органами, обслуживаемыми Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН



34. Целесообразно отметить тот факт, что КВТ занимается техническими аспектами внутреннего транспорта, а также некоторых платформ и продуктов КВТ, имеющих отношение к разработке политики, например по линии программы ОПТОСОЗ, в которой принят специальный многосекторальный подход, на основе приоритетов программы СПЕКА в Центральной Азии, который обеспечивает связь между секторальным и межсекторальным сотрудничеством

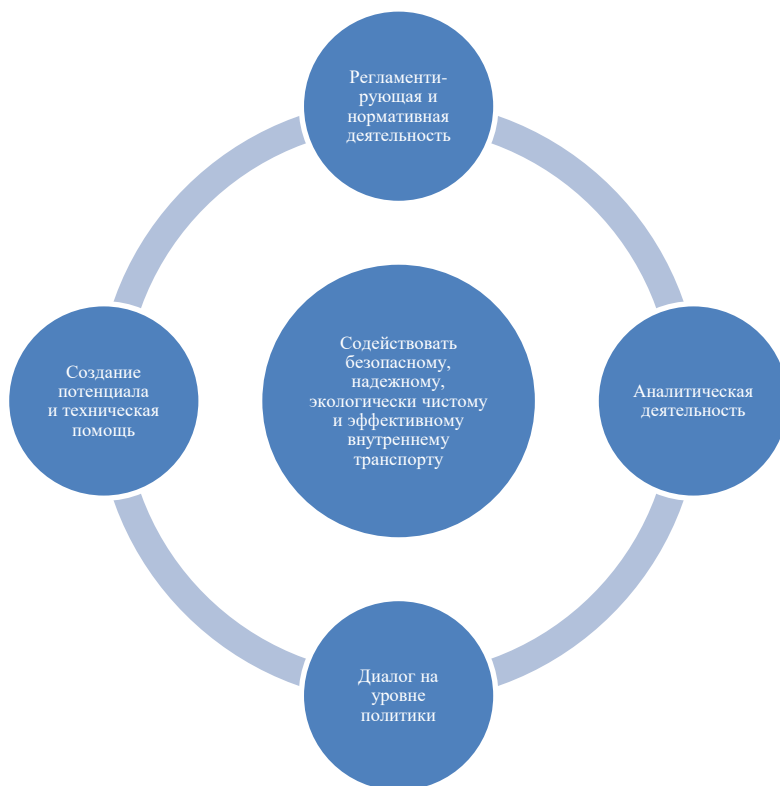
посредством участия в обзорах результативности экологической деятельности под руководством Отдела окружающей среды ЕЭК ООН, обзорах состояния безопасности дорожного движения, которые были начаты в порядке реализации соответствующего проекта Счета развития Организации Объединенных Наций и продолжены и расширены при поддержке Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, в рамках национальных обзоров и стратегии в области транспорта (например, Беларусь, Таджикистан), а также в рамках тематического документа WP.5 по тенденциям и экономике транспорта, который издается два раза в год, и других аналитических документов, касающихся конвенций и деятельности Рабочей группы.

35. КВТ традиционно поднимает тему связок и развития инфраструктуры (ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС) и упрощения порядка пересечения границ (МДП, Конвенция о согласовании).

36. КВТ также служит своего рода каналом обмена информацией о передовой практике на внутреннем транспорте и, прежде всего, о политике и правилах в области внутреннего транспорта.

37. Мандат и различные виды деятельности проиллюстрированы на рис. 2. Миссия или мандат, как они изложены в стратегической рамочной программе, изображены в центре, а виды деятельности – в виде планет вокруг него.

Рис. 2
Миссия/мандат и виды деятельности, осуществляемой в целях их выполнения



Д. Ресурсы и результаты

38. За многие годы Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН приобрел и потерял много кадровых должностей. Сегодня в штате Отдела насчитывается пятьдесят штатных и внештатных сотрудников. По аналогии со всем бюджетом ЕЭК ООН, практически все ресурсы уходят на покрытие расходов на персонал, в результате чего на другие основные виды деятельности, такие как создание потенциала, консультационные услуги или служебные командировки, остается мало.

39. По этой причине, ключевым элементом получения нужных результатов работы остается повышение эффективности.

40. Для оценки эффективности работы Отдела устойчивого транспорта важно использовать показатели, сочетающие в себе потребности в ресурсах и результаты. На рис. 3 проиллюстрированы ресурсы и результаты начиная с 2004 года, которые четко свидетельствуют о том, что рабочая нагрузка несоразмерна по сравнению с имеющимися ресурсами. Так, например, в 2016–2017 годах по плану на Отдел приходится 44% от общего объема работы ЕЭК и всего лишь 21% от общего объема ресурсов.

Рис. 3
 Результаты и ресурсы: 2004–2017 годы



41. Нехватка ресурсов не дает возможности взять на себя новые задачи, если они не финансируются за счет внебюджетных ресурсов или если не завершены текущие задания.

Е. Мнение заинтересованных сторон о работе Комитета

42. В качестве части анализа, предпринятого в целях разработки КВТ, был начат процесс консультаций с заинтересованными сторонами в форме обследования и двусторонних консультаций с правительствами и международными организациями.

43. Указанное обследование было подготовлено на официальных языках ЕЭК ООН и на испанском языке. Оно предусматривает 21 открытый, полуоткрытый и закрытый вопрос. Важно обеспечить, чтобы в это обследование были включены все три типа вопросов, что позволило бы провести статистический анализ важных областей, а также дать заинтересованным сторонам возможность высказать, в случае необходимости, более обстоятельные замечания.

В общей сложности было получено из разных стран мира 246 заполненных ответов: большинство ответов были представлено на английском, однако большое число ответов пришло на испанском, русском и французском языках (рис. 4).

Рис. 4
Ответы в разбивке



44. Ответы свидетельствуют о поддержке деятельности КВТ, обращают внимание на сильные стороны и указывают на те области, в которых необходимо вести более активную работу. Более 70% респондентов сообщили, что КВТ «очень важен» в качестве международного форума для разработки правовых инструментов в области внутреннего транспорта. Около 90% респондентов решительно согласились или в целом согласились, что транспортные конвенции важны для их страны или организации. Являясь центром транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, он рассматривается в качестве сравнительного преимущества КВТ, хотя нехватка ресурсов представляет собой сравнительный недостаток. В случае просьбы указать те области, которые нуждаются в большем внимании в будущем, заинтересованные стороны указали правила в области транспортных средств, безопасность дорожного движения и интермодальный транспорт. В то же время ни один из текущих видов деятельности не был сочтен ненужным – напротив, в целом было выражено пожелание укрепить их все.

45. Это было дополнительно подтверждено в ходе двусторонних консультаций с явным упором на приоритеты конкретной страны или организации.

III. Оценки и рекомендации для Комитета по внутреннему транспорту

46. Нижеследующие вопросы, содержащиеся в обзоре, рекомендуются для обсуждения на сессии Комитета с ограниченным участием в 2017 году на основе ответов, полученных в ходе консультаций с заинтересованными сторонами:

- Каким путем идти, каким приоритетам следовать, как сохранить и даже повысить динамичность?
- Какие изменения к конвенциям будут обоснованными на этапе до 2030 года и на последующий период?
- Каким образом еще больше устранить несоответствие между региональным статусом и глобальной ролью и актуальностью?
- Обоснованы ли какие-либо изменения в структуре руководства?

47. Отталкиваясь от его наиболее заметной роли в качестве центра транспортных соглашений Организации Объединенных Наций, рекомендуемая концепция КВТ на период до 2030 года состоит в необходимости внесения им своего вклада, в условиях полной поддержки, в достижение тех поставленных показателей в области устойчивого развития, которые относятся к его работе. Четыре рекомендуемые цели указаны ниже:

- усиление руководства на глобальном уровне в области регулирования – транспортные конвенции Организации Объединенных Наций, которые находятся в его ведении: а) признаны и осуществляются на мировом уровне и б) идут в ногу с техническим прогрессом;
- методология транспортной статистики соответствует спросу, и система сбора данных для работы ЕЭК ООН модернизируется;
- уделяется повышенное внимание целевым показателям, касающимся: а) повышения безопасности дорожного движения, б) сокращения уровня выбросов на местном уровне и уровня выбросов ПГ, прежде всего благодаря прорывам, достигнутым с помощью инструментов ForFITS и SafeFITS, способствующих выбору соответствующих стратегических вариантов, и с) повышения эффективности и налаживания системы транспортных связей (проекты в области инфраструктуры и Конвенция МДП);
- КВТ содействует – в той мере, насколько это практически осуществимо, – мониторингу прогресса на глобальном уровне в части устойчивого транспорта.

48. С учетом итогов этого обследования мы полагаем, что нижеследующие рекомендации соответствуют концепции и целям, изложенным выше.

А. Руководство в области нормативного регулирования в области внутреннего транспорта подлежит значительному укреплению к 2030 году

49. Наша концепция – это согласованная на глобальном уровне система нормативного регулирования внутреннего транспорта, которая лежит в основе устойчивого транспорта и мобильности. Присоединение к соглашениям в области внутреннего транспорта на глобальном уровне, так же, как это делается в секторе воздушного и морского транспорта, – одно из предварительных условий и первый шаг на пути к обеспечению устойчивого внутреннего транспорта на глобальном уровне. Как разъясняется выше, деятельность КВТ, которая носит главным образом нормативный характер, имеет прямое отношение к 14 из 17 целей в области устойчивого развития. Вместе с тем 24% государств – членов Организации Объединенных Наций не присоединились ни к одному из правовых инструментов, которые находятся в ведении Комитета. Кроме того, 32% стран не присоединились ни к одной из конвенций по безопасности дорожного движения, а это означает, что 1 млрд. человек проживает в странах, которые выпадают из системы нормативного регулирования дорожной безопасности, созданной Организацией Объединенных Наций. Следует иметь в виду, что некоторые страны, которые ратифицировали соглашения в области безопасности дорожного движения, не перенесли эти положения в свое законодательство или не выполняют их, и это сейчас, когда число людей, которые гибнут в авариях на дорогах, отнюдь не снижается. Если осуществлять

последовательный и систематический мониторинг, можно было бы подтвердить, что совершенствование системы руководства в области нормативного регулирования внутреннего транспорта позволяет повысить уровень безопасности дорожного движения и упростить порядок пересечения границ. Это можно сделать, причем относительно быстро и легко, посредством присоединения к транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций и их осуществления. Однако систему руководства в области нормативного регулирования на национальном и глобальном уровнях нельзя улучшить или обеспечить, если мы будем работать «как всегда». С учетом активизации усилий и проведения целенаправленной работы по наращиванию потенциала в деле более широкого присоединения к транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций, ежегодно в последние годы в среднем было 10–15 присоединений. Для того чтобы добиться более широкого охвата и тем самым улучшить систему нормативного регулирования, которая лежит в основе устойчивого транспорта, было бы необходимо обеспечить такое положение, при котором все страны присоединились бы как минимум к одной из шести ключевых конвенций в области безопасности дорожного движения; облегчать условия пересечения границ в ходе международных перевозок посредством наращивания масштабов использования системы МДП; и проводить целенаправленную работу в тех странах, присоединение которых позволило бы обеспечить максимальную отдачу в плане достижения целевых показателей устойчивого развития транспорта на период до 2030 года. В предположении, что правительства согласятся с этим, будет разработана соответствующая дорожная карта, которая позволит добиться этой амбициозной цели, что обеспечило бы существенную отдачу.

В. Поддержка оцифровки внутреннего транспорта

50. Эта задача будет сосредоточена на: i) повышении уровня автоматизации и автономных транспортных средствах. В этой связи настоятельно необходимо, чтобы соответствующие рабочие группы (как, например, специальная группа экспертов в рамках WP.1) ускорили свою деятельность и уже сейчас определили, сколько и какие типы международных правил могли бы способствовать будущему техническому прогрессу. Если заглянуть в большей степени в будущее, то сейчас самый момент наметить контуры того, как будет выглядеть транспорт и мобильность в 2030 году, и на какой тип конвенций и правил будет спрос; ii) приступить к наращиванию масштабов использования интеллектуальных транспортных систем в области внутреннего транспорта и на согласованной на международном уровне основе: нет никакого сомнения в том, что выбранные технологии ИТС могут играть стержневую роль в обеспечении прогресса на пути достижения устойчивых целей в области развития, связанных с транспортом, повышения эффективности системы, безопасности и экологических показателей. По этой причине и с учетом стратегии ЕЭК ООН и дорожной карты по ИТС вполне целесообразно рассмотреть вопрос о том, достаточно ли развита нынешняя структура Комитета и его рабочих групп для поддержки работы по развитию ИТС; кроме того, судя по всему, необходимо наладить более тесное сотрудничество с органами МСЭ; iii) ввести в действие в полной мере систему eTIR в качестве безбумажной процедуры таможенного транзита, поскольку она может обеспечить повышение скорости и эффективности, устранить бюрократические проволочки и усовершенствовать систему руководства. После длительной теоретической подготовки, которая проводилась во всех деталях, и после экспериментальных прогонов за последние пару лет на

используемой в настоящее время «последней миле» перевозки, необходимо перейти на eTIR как можно быстрее.

C. Нормативная поддержка автомобилей на электротяге

51. Сдвиг в сторону средств мобильности с низким уровнем выбросов уже идет и при том ускоренными темпами. В соответствии со стратегией на уровне политики электрификация транспорта – это ключевой этап перехода на виды транспорта с низким уровнем выбросов. Недавно разработанная Европейская стратегия в области мобильности с низким уровнем выбросов¹¹ включает, например, быстрое расширение масштабов использования электроэнергии в качестве одного из источников энергии, применяемой на транспорте, и переход на транспортные средства с нулевым уровнем выбросов, такие как автомобили, работающие полностью на электрической тяге, и транспортные средства на топливных элементах. В соответствии с подвижками на политическом уровне нынешнее законодательство, регламентирующее транспортные средства, нуждается в обновлении в целях включения в него согласованных требований к рабочим характеристикам новых технологий силового привода. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) уже обновляет Правила Организации Объединенных Наций в целях регламентирования вопросов безопасности и экологических показателей электромобилей и их частей. Тем не менее эта работа все еще продолжается и должна занимать в повестке дня законодательных органов самый приоритетный характер, поскольку диалог на политическом уровне активизируется в направлении выхода на рынок электрифицированных автомобилей.

D. Поддержка в целях разработки по запросу новых юридических инструментов (URL, международный железнодорожный транспорт для перевозки пассажиров, ОМНИБУС и т.д.)

E. Обеспечение в разумной степени быстрого переходного периода для технических инноваций, отраженных в правилах, регламентирующих транспортные средства

52. Поддержание нормативной базы регулирования в области транспортных средств в русле технического прогресса в секторе автомобилестроения – это постоянная задача, которая стоит перед Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Постоянная работа по внесению поправок в правила, касающиеся транспортных средств, и разработка новых правил дает возможность новым технологиям в области автомобилестроения выхода на мировой рынок. Международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства позволит создать условия для введения в эксплуатацию своего рода «мирового автотранспортного средства», соответствующего тем же высоким стандартам в области безопасности в любом месте, и снижения административного бремени для всех стран, в которых оно будет поступать в систему сбыта. Введение в действие автоматизированной/автономной техники управления должно сопровождаться разработкой своевременно адаптируемой нормативно-правовой

¹¹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2497_en.htm.

базы и новых условий сотрудничества с сектором телекоммуникаций в порядке обеспечения сетевой связи.

F. Укрепление поддержки системы периодических технических осмотров транспортных средств

53. Высокий уровень безопасности и защиты окружающей среды в случае новых транспортных средств должен сохраняться в течение всего срока службы на протяжении 16 лет или более. Это приобретает особое значение в случае компонентов электронного регулирования безопасности и защиты окружающей среды с учетом короткого срока службы электронных изделий и используемого им программного обеспечения, особенно в условиях увеличения числа комплектующих изделий в системах автоматизации транспортных средств. Это приведет к необходимости сдвига парадигмы технического осмотра транспортных средств.

G. Сквозная связь и интермодальные решения

54. Какой-либо один-единственный вид транспорта в редких случаях может дать возможность организовать данный рейс как для грузовых, так и пассажирских перевозок. В этой связи необходимо придавать более пристальное внимание тем мерам, которые позволяют облегчить организацию стыковочных рейсов для пассажиров и эффективных интермодальных транспортных решений для грузов. Это особенно важно в условиях изменения ситуации в транспортном секторе на техническом и политическом уровнях.

H. Вести более полную отчетность о результатах

55. В Организации Объединенных Наций система управления, ориентированная на достижение конкретных результатов, начинает набирать темпы, а цели в области устойчивого развития приобретают еще большую важность в силу того, что они должны быть в состоянии отслеживать и отображать полученные результаты простым, но убедительным способом. Отслеживание результатов работы Комитета может также отражать результаты в целом на рынках внутреннего водного транспорта. Пользуясь опытом сбора данных и транспортной статистики в WP.6, эта Рабочая группа может взять на себя ведущую роль и разработать соответствующий проект рамочной программы.

I. Повысить наглядность результатов

56. Эта задача тесно связана с задачей, указанной выше, однако она выходит за ее рамки. Обследование КВТ показало, что привлечение внимания к Комитету, его деятельности и результатам получит положительную оценку со стороны правительств и других заинтересованных сторон. С учетом ограниченности в ресурсах необходимо разрабатывать новаторские подходы, поскольку эта деятельность ни в коем случае не должна отвлекать те ресурсы, которые выделены на достижение конкретных результатов.

J. Более структурированный способ решения некоторых тематических вопросов

57. В работе КВТ исключительно важное значение должно придаваться городскому транспорту и дальнейшему развитию евро-азиатских транспортных связей.

K. Использование концепции оцифровки в порядке поддержки конвенций

58. Продвижение вперед по пути к оцифровке необходимо не только для правительств и коммерческих предприятий, но и для Организации Объединенных Наций и конвенций Организации Объединенных Наций. По этой причине важно продвигать работу по созданию базы данных Организации Объединенных Наций по официальному утверждению транспортных средств ДЕТА. В этой связи срочно требуется какое-либо переходное решение, хотя необходимо искать и соответствующее долгосрочное решение. В настоящее время на стадии подготовки находится работа по созданию базы данных Организации Объединенных Наций по опасным грузам, увязанной с соглашением ДОПОГ, поэтому при решении вопроса, касающегося ее финансовой осуществимости, важно взять на вооружение опыт работы по организации процесса ДЕТА. В ближайшие годы ожидается крупнейший прорыв в использовании географических информационных систем с уделением особого внимания сотрудничеству с Исламским банком развития. Следует надеяться, что это послужит причиной новой волны разработки соглашений и проектов в области инфраструктуры (ТЕА, ТЕЖ и ЕАТС).

L. Оживление работы в области транспортной статистики и участие в работе по поддержке Глобального мониторинга прогресса в деле достижения целей устойчивого развития – WP.6

59. Эта область работы приобретает все большее значение. Сейчас это дает возможность для наращивания масштабов использования результатов Комитета в согласовании транспортной статистики.

M. SafeFITS и Обследования состояния безопасности дорожного движения явится крупнейшим прорывом в наращивании потенциала национальных и местных органов управления в деле повышения безопасности дорожного движения

60. Поскольку стадия разработки SafeFITS и первых обследований безопасности дорожного движения, финансируемых по линии ЮНДА, завершен, есть все основания для разработки соответствующей дорожной карты в целях расширения их использования. В этой связи будет особенно важно найти «рынок сбыта» для этой комбинированной методологии ЕЭК ООН путем привлечения внимания к ее преимуществам.

N. Расширение использования и дальнейшая разработка ForFITS

61. Все отзывы свидетельствуют о необходимости как можно скорейшего совершенствования интерфейса пользователя ForFITS. Для того чтобы расширить масштабы его использования, важно не только продолжить сотрудничество с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН по обзорам результативности экологической деятельности, но и рассмотреть и положить начало другим партнерствам, организовать ряд рабочих совещаний по созданию потенциала и, в заключение, добавить еще один модуль, который охватывал бы местные загрязнители.

O. Вклад знаний со стороны КВТ в систему инвестиций в инфраструктуру транспорта

62. В ближайшие десятилетия в транспортную инфраструктуру будут вложены многие миллиарды долларов. Передача накопленных Комитетом знаний, опыта и информации в вопросах инфраструктуры в течение последних 70 лет может быть весьма полезной и для других регионов. В этой связи необходимо выяснить, как можно было бы это сделать лучше всего.

P. Накопление результатов, прежде всего, в плане их использования для поддержки новых присоединений и осуществления конвенций Организации Объединенных Наций, которые входят в сферу компетенции КВТ

63. Было бы целесообразно переосмыслить проблему времени, которое приходится уделять сотрудникам, – сегодня сотрудники уделяют много своего времени на совещания, связанные с конвенциями, административное сопровождение правовых инструментов и связь. Некоторое время также отводится на техническую помощь и создание потенциала, что еще больше ограничивает скудные ресурсы. Для достижения поставленных выше целей и решения текущих и новых задач необходимо рассмотреть возможность переноса акцента в работе в сторону программной и аналитической деятельности и деятельности по созданию потенциала. Рабочие группы, которые представляют собой кладезь знаний и опыта, необходимо более эффективно привлекать к работе по оказанию помощи в присоединении к конвенциям и другим правовым инструментам, которые входят в их сферу ведения, и в их осуществлении. Разрозненный подход не эффективен, поэтому необходимо сделать так, чтобы каждая Рабочая группа проанализировала этот вопрос и определила, как будут выглядеть конвенции, которые находятся в их ведении, особенно в свете новых технологий и оцифровки, в 2030 году и в последующий период. Стратегия КВТ должна строиться на этом анализе. Рабочие группы выскажут свои ожидания, что позволит найти нужный баланс в нормативной, программной и аналитической деятельности и деятельности по созданию потенциала в своих конкретных областях и рассмотрят дополнительные варианты повышения эффективности, избирательности, приоритетности и межведомственного сотрудничества в деле решения этих задач.

64. Поскольку выше речь идет главным образом о текущих задачах, их своевременное решение будет зависеть от наличия ресурсов. С учетом этой точки зрения на период до 2030 года на рассмотрение выносятся следующие сценарии:

а) *регулярный бюджет и наличие внебюджетных ресурсов останутся более или менее на том же уровне, что и сейчас, хотя при этом будут некоторые отклонения:* этот случай будет представлять собой сценарий обычного развития, в котором нынешние стратегические принципы и программы будут действовать и дальше, а определение приоритетности среди рабочих групп будет производиться с учетом доли нормативных и аналитических потребностей, потребностей в создании потенциала и потребностей на политическом уровне. Этот сценарий предполагает, что у КВТ образуется определенный провал в охвате в том плане, что он не сможет поддерживать существенным образом работу по развитию устойчивого транспорта;

б) *регулярный бюджет не изменится, хотя внебюджетные ресурсы увеличатся существенным образом:* в этом случае необходимо будет разработать привлекательную программу работы, поскольку в ином случае может возникнуть опасность того, что приоритеты – прежде всего на уровне проектов – будут определяться интересами и ожиданиями доноров;

в) *регулярный бюджет сокращается и существенные внебюджетные средства будут недоступны:* потенциальные последствия могут привести к тому, что ключевые функции будут передаваться тем органам (существующим или тем, которые должны быть созданы), которые могут играть ключевую роль в деле оказания поддержки в достижении целей в области устойчивого развития.