



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят вторая сессия

Женева, 23-25 февраля 2010 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

Оценка и организация будущей работы

Оценка за двухлетний период 2008-2009 годов

Записка секретариата

Резюме

На своем совещании в ноябре 2007 года Бюро рассмотрело и согласовало ожидаемые достижения и соответствующие показатели достижения, предложенные для каждого направления деятельности на период 2008-2009 годов. На сессии в феврале 2008 года Комитет одобрил эти ожидаемые достижения и соответствующие показатели достижения по каждому направлению деятельности. В соответствии с решением Комиссии в адрес каждого секторального комитета относительно проведения двухгодичных оценок последние были представлены Исполнительному комитету и одобрены. На своем совещании в ноябре 2009 года Бюро рассмотрело доклад вспомогательных органов Комитета, содержащий оценку достижений, соответствующих показателей достижения и методологии, принятые в начале двухлетнего периода 2008-2009 годов по каждому направлению деятельности и одобренные соответствующими рабочими группами. Бюро рекомендовало Комитету одобрить оценку за 2008-2009 годы.

Мандат

1. В соответствии с решением Комиссии, которое было принято на ее сессии в 2004 году, секторальным комитетам было поручено проводить двухгодичные оценки эффективности своих соответствующих подпрограмм и учитывать результаты этих оценок при определении своих программ работы (E/ECE/1416, пункт 28 с) и E/ECE/1415/Add.1).
2. В соответствии с этим решением в настоящем документе содержится оценка ожидаемых достижений и соответствующих показателей достижения по каждому направлению деятельности в рамках транспортной подпрограммы, которые были приняты в начале двухлетнего периода 2008-2009 годов. Стратегические рамки для транспортной подпрограммы на 2008-2009 годы были одобрены Генеральной Ассамблеей (A/62/6 (раздел 19)).

Введение

3. Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) следует планировать свою деятельность заблаговременно и при участии заинтересованных сторон, с тем чтобы Пятый комитет Генеральной Ассамблеи мог принимать необходимые решения по финансированию. Аналогичным образом через два года ответственные за программу должны отчитываться о своих достижениях.
4. В соответствии с системой управления Организации Объединенных Наций, ориентированной на результаты, программы оцениваются с точки зрения конкретных достигнутых результатов, а не просто по объему проделанной работы. Это требует создания механизмов для мониторинга и информирования отчетов о достижениях и извлеченных уроках, что должно привести к повышению результативности.

I. Двухгодичные оценки результативности деятельности Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций за 2008-2009 годы

5. Будучи приверженными делу обеспечения транспарентности и эффективности управления программами, на сессии Комиссии в 2004 году страны – члены ЕЭК ООН решили уделять большее внимание оценке как средству управления работой Комиссии. Поэтому Комиссия просила секторальные комитеты проводить двухгодичную оценку осуществления своих подпрограмм и принимать во внимание результаты этих оценок при разработке своих программ работы. Этот подход еще более укрепился в результате реформы ЕЭК ООН, проведенной в 2005 году.
6. Двухгодичные оценки должны предоставлять членам каждого секторального комитета возможность на непрерывной основе рассматривать и подтверждать важность их деятельности и ее отдельных направлений с точки зрения достижения целей подпрограмм. Результаты этих оценок должны способствовать определению приоритетов подпрограмм и соответствующему перераспределению ресурсов.

7. Каждому секторальному комитету было поручено определить в контексте двухгодичных оценок направления деятельности и согласовать "ожидаемые достижения" по каждому из них в 2008-2009 годах, а также соответствующие показатели достижения и методологии измерения.
8. Двухгодичные оценки должны состоять из двух этапов: а) этап планирования, предшествующий, как об этом говорится выше, каждому двухлетнему периоду; б) этап оценки, на котором к концу любого двухлетнего периода составляется отчет о достигнутых результатах по каждому ожидаемому достижению, включая извлеченные уроки и рекомендации относительно возможной корректировки программ.
9. На своей сессии в феврале 2008 года Комитет согласовал ожидаемые достижения и показатели достижения для каждого направления деятельности. Направления деятельности в рамках транспортной подпрограммы, достижения и предполагаемые показатели достижения за 2008-2009 годы представлены в приложении.

Приложение

Ожидаемые достижения и показатели достижения для транспортной подпрограммы по направлениям деятельности для целей двухгодичных оценок результативности за 2008-2009 годы

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>	<i>Показатели достижения</i>
Общая координация	Успешное проведение ежегодных совещаний Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его Бюро, а также совещаний Председателя и заместителей Председателя КВТ с Исполнительным комитетом	<p>а) Число государств-членов, участвующих в совещаниях КВТ</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 32 + 14 МПО/НПО, всего – 90 Фактический результат в 2008-2009 годах: 122</p> <p>б) Уровень удовлетворенности участвующих делегатов из государств-членов обслуживанием совещаний КВТ и его Бюро по итогам обследований, проводимых после совещаний</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: высокий Фактический результат в 2008-2009 годах: высокий</p> <p>с) Уровень удовлетворенности Исполнительного комитета в отношении деятельности КВТ, продемонстрированный на его ежегодном совещании с Председателями и заместителями Председателя Комитета</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: высокий Фактический результат в 2008-2009 годах: высокий</p>
Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)	Более четкое понимание государствами-членами основных транспортных тенденций и изменений в регионе ЕЭК ООН и укрепление сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей	<p>а) Число стран, участвующих в совещаниях и мероприятиях</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 42 страны Фактический результат в 2008-2009 годах: 51 страна</p> <p>б) Уровень удовлетворенности участников с точки зрения пользы от информации, совещаний и мероприятий по итогам проводимых обследований</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 75% положительных оценок Фактический результат в 2008-2009 годах:</p>

Направление деятельности	Ожидаемые достижения	Показатели достижения
Автомобильный транспорт	Более эффективное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей и транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	<p>83% положительных оценок</p> <p>с) Достигнутый прогресс в области создания механизма сотрудничества для развития евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: учреждение группы экспертов по ЕАТС Фактический результат в 2008–2009 годах: учреждена группа экспертов по ЕАТС</p>
Безопасность дорожного движения	Более эффективное осуществление Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений	<p>а) Число стран, не входящих в ЕС, участвующих в обследовании</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 6 стран Фактический результат в 2008–2009 годах: 7 стран</p> <p>б) Число выявленных проблемных зон и предложений по их устранению</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 3–4 зоны Фактический результат в 2008–2009 годах: 5 зон</p> <p>а) Число стран, участвующих в обследовании</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 10 стран Фактический результат в 2008–2009 годы: 11 стран</p> <p>б) Число выявленных проблемных зон и предложений по их устранению</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 4 зоны Фактический результат в 2008–2009 годах: 4 зоны</p> <p>с) Число новых Договаривающихся сторон Конвенций и Европейских соглашений</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 8 Сторон Фактический результат в 2008–2009 годах: 3 Стороны</p>
Согласование правил в области транспортных средств	Усовершенствованный и обновленный набор предписаний и правил в области транспортных средств, вклю-	<p>а) Число поправок к существующим правилам и предписаниям в области транспортных средств</p> <p><i>Показатели результативности:</i></p>

Направление деятельности	Ожидаемые достижения	Показатели достижения
	чая глобальные правила	<p>Цель: 140 поправок Фактический результат в 2008–2009 годах: 199 поправок</p> <p>б) Число новых принятых правил в области транспортных средств</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 2 правила Фактический результат в 2008–2009 годах: 6 правил</p> <p>с) Число принятых глобальных технических правил</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 3 правила Фактический результат в 2008–2009 годах: 6</p>
Железнодорожный транспорт	Более глубокое понимание железнодорожных транспортных операций и политики в регионе, включая вопросы инфраструктуры, пересечения границ, эксплуатационной совместимости, мониторинга и обновления соответствующих правовых документов, а также расширение сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов	<p>а) Число стран, международных правительственных организаций (МПО) и неправительственных организаций (НПО), участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, и степень удовлетворенности по итогам обследований</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 42 Фактический результат в 2008–2009 годах: 30</p> <p>б) Число поправок к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), а также обновленных и измененных линий в приложении I, принятых Рабочей группой</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 2 поправки Фактический результат в 2008–2009 годах: никаких поправок</p> <p>с) Число организованных тематических рабочих совещаний/семинаров и число их участников</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 2 рабочих совещания/семинара Фактический результат в 2008–2009 годах: 2 рабочих совещания</p>
Внутренний водный транспорт	Усовершенствование и обновление регулятивных рамок применительно к инфраструктуре внутреннего водного	<p>а) Дальнейшая разработка резолюции № 61 с прилагаемыми к ней Рекомендациями, касающимися согласованных на европейском уровне технических предписа-</p>

Направление деятельности	Ожидаемые достижения	Показатели достижения
	транспорта и судам в регионе ЕЭК ООН	<p>ний, применимых к судам внутреннего плавания, посредством инициирования работы над особыми требованиями к морским судам и прогулочным судам</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: Принятие Рабочей группой по внутреннему водному транспорту новых глав 20 и 21 Фактический результат в 2008–2009 годах: На своей пятьдесят второй сессии в октябре 2008 года Рабочая группа приняла новые главы 20 и 21 об особых требованиях к морским судам и прогулочным судам (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 29)</p> <p>b) Принятие "Белой книги" по тенденциям и развитию внутреннего судоходства в регионе</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: Опубликование новой "Белой книги", разработанной в тесном сотрудничестве с государствами-членами, речными комиссиями и Европейской комиссией Фактический результат в 2008–2009 годах: На своей пятьдесят третьей сессии в ноябре 2009 года Рабочая группа приняла подробный проект "Белой книги" по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 21). Окончательный вариант "Белой книги" будет опубликован в 2010 году после консультаций с Европейской комиссией, речными комиссиями и другими компетентными международными органами</p>
Интермодальные перевозки и логистика	<p>Более глубокое понимание устойчивых интермодальных транспортных и логистических операций и стратегий в регионе, а также укрепление сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и добросовестной практикой. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о мониторинге и обновлении соответствующих правовых документов (СЛКП с поправками и Протокол к этому Со-</p>	<p>a) Число стран, МПО и НПО, участвующих в проводимых два раза в год сессиях Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 35 стран Фактический результат в 2008–2009 годах: 39</p> <p>b) Число поправок, а также обновленных и измененных линий в Европейском соглашении о важнейших международных линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протоколе к этому Соглашению</p> <p><i>Показатели результативности:</i></p>

Направление деятельности	Ожидаемые достижения	Показатели достижения
	глашению).	<p>Цель: 1 поправка Фактический результат в 2008–2009 годах: 1</p> <p>с) Число новых Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП и Протокола к этому Соглашению</p>
		<p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 5 Договаривающихся сторон Фактический результат в 2008–2009 годах: 2</p>
Таможенные вопросы, связанные с транспортом	Присоединение новых стран к международным правовым документам в области облегчения пересечения границ и более эффективное их осуществление	<p>а) Число стран и представителей, участвующих в совещаниях Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Административного комитета Конвенции МДП (АС.2) и групп экспертов</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 475 стран и Договаривающихся сторон, 1 300 участников Фактический результат в 2008–2009 годах: 368 стран, 900 участников</p> <p>б) Уровень удовлетворенности по итогам обследований</p>
		<p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 2 обследования Фактический результат в 2008–2009 годах: 2 обследования (включая еще не завершенные)</p>
		<p>с) Число принятых и/или рассмотренных новых поправок и число новых Договаривающихся сторон</p>
		<p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 7 принятых и/или рассмотренных поправок, 15 новых Договаривающихся сторон Фактический результат в 2008–2009 годах: 7 поправок, 8 новых Договаривающихся сторон</p>
Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)	Обмен опытом, добросовестной практикой и наращивание потенциала для интеграции политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с уделением особого внимания странам Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ)	<p>а) Число стран и НПО, участвующих в совещаниях Руководящего комитета ОПТОСОЗ и соответствующих рабочих совещаниях, проводимых в рамках этой программы</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель на 2008–2009 годы: 30 стран Фактический результат в 2008–2009 годах: 89</p> <p>б) Эффективная подготовка (обзор и оценка стратегий ОПТОСОЗ) и организация (число участников высокого уровня) третьего запланированного Совещания высокого</p>

Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)	<p>Принятие поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и – на основе деятельности, проводимой совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), – поправок соответственно к МПОГ и ВОПОГ, направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение через посредство международного и национального законодательства</p>	<p>уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среды в 2008 году, включая принятие политической декларации о конкретных последующих мерах в контексте ОПТОСОЗ</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 1 декларация Фактический результат: 1 декларация</p> <p>с) Конкретное воздействие ОПТОСОЗ и ее эффективность для национальных стратегических подходов к проблеме интеграции транспорта, окружающей среды и здравоохранения, о чем свидетельствует число документов, переданных в Информационный центр ОПТОСОЗ</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 180 документов Фактический результат: 92</p> <p>а) Поправки к ДОПОГ, Правилам международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), принятые в 2007 и 2008 годах и вступившие в силу 1 января 2009 года для международных перевозок и введенные в действие для внутренних перевозок во всех странах – членах ЕС и Европейского экономического пространства (ЕЭП) к 1 июля 2009 года, отражающие, в частности, положения Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (15-е пересмотренное издание)</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 1 набор поправок к каждому правовому документу Фактический результат в 2008–2009 годах: 1 набор поправок к ДОПОГ и МПОГ и 1 набор поправок к ВОПОГ</p> <p>б) Опубликование сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2009 года до конца 2008 года</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ Фактический результат в 2008–2009 годах:</p>
------------------------------------	---	--

1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

- с) Число подготовленных водителей и консультантов по вопросам безопасности при перевозке опасных грузов/число организованных курсов подготовки/число выданных свидетельств о подготовке водителей или консультантов по вопросам безопасности при перевозке опасных грузов/число проведенных операций по проверке/число выданных свидетельств на транспортные средства/число выданных свидетельств об утверждении цистерн/число выданных свидетельств об утверждении новых типов конструкций тары/число выданных свидетельств ВОПОГ/и т.д. с целью учета новых поправок или набора таких поправок.

Показатели результативности: [подлежат определению – проводится обследование с помощью вопросника]

Цель:

Фактический результат: в 2008–2009 годах: [Пригодность этого показателя еще не подтверждена из-за трудностей в сборе подробной информации; см. выводы Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) в пунктах 63–64 документа ECE/TRANS/WP.15/203 и результаты обследования.]

Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

Разработка и рассмотрение рекомендаций, составленных в виде типовых правил, по перевозке опасных грузов в свете технического прогресса, появления новых веществ и материалов, опыта современных транспортных систем и, прежде всего, требований обеспечения безопасности и охраны людей, собственности и окружающей среды. Эти рекомендации представляют собой базовую систему положений, обеспечивающих единообразную разработку национальных и международных правил, регулирующих различные виды транспорта.

- а) Число поправок, внесенных в международные правовые документы с учетом изданных в 2007 году Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (15-е пересмотренное издание);

Показатели результативности:

Цель: 6 международных правовых документов
Фактический результат в 2008-2009 годах: 6 (ДОПОГ 2009 года, ВОПОГ 2009 года, МПОГ 2009 года, Технические инструкции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) издания 2009-2010 года),

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов МКМПОГ издания 2008 года, директива ЕС 2008/68/ЕС)

- б) Число правительств, которые приняли требования последнего пересмотренного издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных гру-

зов – Типовые правила для регулирования национальных перевозок внутренним транспортом

Показатели результативности:

Цель: 35 правительств

Фактический результат в 2008-2009 годах: по крайней мере 38 (все 27 стран - членов ЕС, а также страны-кандидаты: Хорватия, Турция и бывшая югославская Республика Македония; все 3 страны ЕЭП, Швейцария, США, Канада, Австралия, Новая Зеландия)

Предыдущие издания:

Тринадцатое пересмотренное издание: Андское сообщество (Колумбия, Многонациональное Государство Боливия, Перу и Эквадор) разработали проекты правил, основанные на тринадцатом пересмотренном издании Типовых правил, которые по-прежнему находятся на стадии рассмотрения

Двенадцатое пересмотренное издание: принято в качестве национального стандарта в Малайзии; применяется в рамках национального законодательства в Бразилии и Таиланде

Страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай) применяют соглашение о внутренних перевозках опасных грузов (Соглашение о перевозке опасных грузов в странах МЕРКОСУР), которое базируется на седьмом пересмотренном издании Типовых правил и которое в настоящее время обновляется на основе двенадцатого пересмотренного издания

- с) Поправки к пятнадцатому пересмотренному изданию Типовых правил и четвертому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям, принятые в 2008 году и отраженные в шестнадцатом пересмотренном издании Типовых правил и пятом пересмотренном издании Руководства по испытаниям и критериям до конца 2009 года

Показатели результативности:

Цель: Два набора поправок

Фактический результат в 2008-2009 годах:

Два набора поправок (ST/SG/AC.10/36, Add.1 и 2)

Направление деятельности	Ожидаемые достижения	Показатели достижения
Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ (ГСС)	При необходимости разработка и рассмотрение ГСС для обеспечения ее постоянной актуальности и практической полезности (включая в соответствующих случаях разработку дополнительного руководства по ее толкованию и использованию для содействия согласованному применению) и мониторинг применения ГСС во всемирных масштабах. ГСС должна служить основой для гармонизации предписаний и правил, касающихся химических веществ, на национальном, региональном и международном уровне в целях улучшения охраны здоровья человека и окружающей среды во время обработки, перевозки, хранения и использования химических веществ.	<p>а) Число международных правовых документов, кодексов, руководств или стандартов, которые были приняты или изменены с целью отразить положения ГСС</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 9 международных правовых документов Фактический результат в 2008-2009 годах: 16 (включая 11 директив ЕС)</p> <p>б) Число правительств, отразивших положения ГСС или поправок к ней в своих национальных регулятивных системах, применимых к классификации и маркировке химических веществ в других секторах, помимо транспорта</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 10 правительств Фактический результат в 2008-2009 годах: По крайней мере 41 (все 27 стран - членов ЕС; все три страны ЕЭП; Австралия, Китай, Маврикий, Малайзия, Новая Зеландия, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, Уругвай, Швейцария, Япония)</p> <p>в) Один набор поправок к ГСС, принятых в 2008 году, что свидетельствует о завершении деятельности, которую планировалось завершить до конца 2008 года в соответствии с программой работы на 2007-2008 годы (ST/SG/AC.10/C.4/24, приложение 2, пункты 2 с) ii), 2 с) iii) et 2 с) iv))</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Цель: 1 набор поправок Фактический результат в 2008-2009 годах: 1 набор поправок (ST/SG/AC.10/36/Add.3)</p>