


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту

 Семьдесят седьмая сессия
 Женева, 24–26 февраля 2015 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту
о работе его семьдесят седьмой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Должность Председателя.....	1	4
II. Участники.....	2–8	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	9	5
IV. Переосмысление проблем развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи (пункт 2 повестки дня)	10–11	5
V. Совещание только для правительственных делегатов, проводимое с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня)	12–16	6
VI. Стратегические вопросы горизонтальной политики (пункт 4 повестки дня)	17–54	7
A. Аналитическая работа ЕЭК ООН в области транспорта	17–22	7
B. Окружающая среда, изменение климата и транспорт	23–35	8
C. Общеευропейская программа по транспорту, охране здоровья и окружающей среде	36–40	10
D. Интеллектуальные транспортные системы.....	41–45	11
E. Помощь странам с переходной экономикой	46–47	12
F. Десятилетний обзор осуществления Алматинской программы действий и новая Венская программа действий	48–50	12

GE.15-08912 (R) 240615 250615



* 1 5 0 8 9 1 2 *

 Просьба отправить на вторичную переработку
 


	G. Безопасность на внутреннем транспорте.....	51–53	13
	H. Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта	54	13
VII.	Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями (пункт 5 повестки дня)	55–127	13
	A. Деятельность, связанная с проектами.....	55–58	13
	B. Согласование правил в области транспортных средств	59–65	14
	C. Безопасность дорожного движения.....	66–76	15
	D. Автомобильный транспорт	77–81	17
	E. Железнодорожный транспорт.....	82–87	18
	F. Интермодальные перевозки и логистика	88–90	19
	G. Внутренний водный транспорт	91–96	20
	H. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита).....	97–108	21
	I. Перевозка опасных грузов	109–117	23
	J. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов.....	118–126	25
	K. Транспортная статистика и данные.....	127	26
VIII.	Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 6 повестки дня)	128	26
IX.	Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2014 году (пункт 7 повестки дня).....	129–130	26
X.	Вопросы для одобрения Комитетом и вопросы информационного характера: утверждение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 8 повестки дня).....	131	27
XI.	Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 9 повестки дня)	132–133	27
XII.	Деятельность Комиссии и доклад Комитета Исполнительному комитету (пункт 10 повестки дня)	134	28
XIII.	Перечень публикаций на период 2016–2017 годов (пункт 11 повестки дня).....	135	28
XIV.	Расписание совещаний в 2015 году (пункт 12 повестки дня)	136	28
XV.	Изменения на транспорте в Европейском союзе (пункт 13 повестки дня).....	137	28
XVI.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 14 повестки дня)	138	28
XVII.	Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета (пункт 15 повестки дня).....	139	29

XVIII.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня).....	140	29
XIX.	Утверждение перечня основных решений семьдесят седьмой сессии (пункт 17 повестки дня)	141	29
Приложение			
	Сегмент по вопросам политики на тему: "Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи" (24 февраля 2015 года)		30

I. Должность Председателя

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ, или Комитет) провел свою семьдесят седьмую сессию 24–26 февраля 2015 года под председательством г-на Ежи Кленевски (Польша).

II. Участники

2. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Италии, Казахстана, Латвии, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Туркменистана, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей 11 круга ведения ЕЭК ООН на сессии присутствовали также представители следующих стран: Афганистана, Бахрейна, Эквадора, Египта, Ирана (Исламской Республики), Кении, Кувейта, Пакистана, Панамы, Республики Корея, Судана, Объединенной Республики Танзания и Японии.

4. Был представлен Европейский союз (ЕС).

5. На сессии присутствовали представители следующих организаций и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международного бюро труда (МБТ) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Были также представлены проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН.

6. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Центральноевропейской инициативы (ЦЕИ), Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Дунайской комиссии (ДК), Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного транспортного форума (МТФ),) Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Парламентской ассамблеи Организации Черноморского экономического сотрудничества (ПАОЧЭС), Транспортной обсерватории Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ) и Союза ассоциаций автомобильного транспорта в регионе Черноморского экономического сотрудничества (СААТ-ОЧЭС).

7. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международная автодорожная федерация (МАФ),) Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Фонд "Лазер-интернэшнл" и Международный союз железных дорог (МСЖД).

8. По приглашению секретариата на сессии присутствовали представители следующих структур: Организации городского транспорта Афин (ОАСА), Черноморского банка торговли и развития (ЧМБТР), "Каргокап ГмбХ", Французской конфедерации по вопросам жилья, городского строительства, территориального планирования и окружающей среды (КЖГСТПО), Генерального директората по транспорту Республики и кантона Женева, Проекта по развитию автомобильного, железнодорожного и городского транспорта "Евромед", "ФОМТЕРВ сивил инжиниринг дизайнер, Лтд.", "Фрост энд Салливан", "Мейн прожект ДжиЭсСи", Премии в области международных перевозок "Голден шаро", ОАО "ПЛАСКЕ " и "Полис".

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/247 и Add.1

9. Комитет утвердил предварительную повестку, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/237 и Add.1).

IV. Переосмысление проблем развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/1

10. Комитет **отметил**, что на своем совещании в июне 2014 года Бюро Комитета по внутреннему транспорту решило, что в первый день семьдесят седьмой сессии Комитета на утреннем заседании следует обсудить вопрос о развитии устойчивого городского транспорта и мобильности. Сегмент по вопросам политики был посвящен извлечению уроков из практического опыта и переосмыслению проблем развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи с уделением особого внимания экономической, социальной и экологической устойчивости.

11. Комитет **одобрил** результаты сегмента по вопросам политики, круглого стола на тему: "Переосмысление проблем развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи", **решил**, что краткий доклад о совещании "за круглым столом" в виде выводов Председателя будет распространен в качестве приложения к полному докладу о работе сессии, и **просил** свои вспомогательные органы при необходимости принять итоги этого мероприятия к сведению.

V. Совещание только для правительственных делегатов, проводимое с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1, ECE/TRANS/2015/2

12. Комитет **отметил**, что на совещаниях с председателями вспомогательных органов Комитета присутствовали председатели административных комитетов правовых документов ООН в области транспорта и вспомогательных органов Комитета, члены Бюро и представители правительств, принимавшие участие в работе последних четырех сессий Комитета. На этих совещаниях, участие в которых было открыто только для делегатов от правительств, основное внимание было уделено обзору реформы ЕЭК ООН, роли не входящих в состав ЕЭК ООН договаривающихся сторон соглашений ООН по вопросам транспорта, относящихся к ведению ЕЭК ООН, а также вопросам, касающимся укрепления сотрудничества, синергического эффекта, взаимодействия и обмена опытом. Всем делегатам от правительств было предложено принять участие в этом совещании.

13. Комитет **отметил**, что на своей последней сессии он поручил секретариату подготовить подробный официальный документ о практике КВТ, его рабочих групп и административных комитетов правовых документов. В документе ECE/TRANS/2015/2 содержится информация о нынешнем участии договаривающихся сторон, не входящих в состав ЕЭК ООН, в работе КВТ и его вспомогательных органов.

14. Комитет **приветствовал** организацию пятого совещания председателей вспомогательных органов Комитета, посвященного расширению участия стран, не являющихся членами ЕЭК ООН, которые присоединились (или намерены присоединиться) к правовым инструментам, находящимся в ведении ЕЭК ООН, или ратифицировали их, а также вопросам, касающимся укрепления сотрудничества, синергического эффекта, взаимодействия и обмена опытом; и **рекомендовал**, чтобы этот пункт был вынесен на обсуждение Комитета на его сессии в 2017 или 2018 году.

15. Оценив текущую практику, способствующую расширению участия стран, не являющихся членами ЕЭК ООН (см. документ ECE/TRANS/2015/2), Комитет **указал**, что заседания Комитета носят открытый характер и процесс принятия решений традиционно строится на основе консенсуса; **подчеркнул** роль договорных органов в принятии решений, т.е. административных комитетов различных конвенций и соглашений по транспорту, где все договаривающиеся государства-участники обладают равным правом голоса.

16. Поскольку участие в работе совещания открыто только для делегатов от правительств, результаты обсуждений будут распространены в виде выводов Председателя среди участников совещания и председателей рабочих групп.

VI. Стратегические вопросы горизонтальной политики (пункт 4 повестки дня)

A. Аналитическая работа ЕЭК ООН в области транспорта

Документация: ECE/TRANS/2015/3, неофициальный документ № 2 (публикация ЕЭК ООН), ECE/TRANS/WP.5/56, неофициальный документ № 3 (публикация ЕЭК ООН), неофициальный документ № 4 (публикация ЕЭК ООН)

17. Комитет был **проинформирован** секретариатом об аналитических мероприятиях, проведенных в течение 2014 года (ECE/TRANS/2015/3). Аналитическая работа включает в себя исследования по актуальным вопросам в области транспорта, анализ, запрошенный официальными группами экспертов и целевыми группами, аналитические документы, подготовленные в целях оказания поддержки рабочим совещаниям по укреплению потенциала, а также аналитические исследования, закладывающие прочную основу для участия в различных проектах или управления ими и проводимые благодаря такому участию и управлению. Работа проводилась в соответствии с программой работы Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта, а также в рамках Отдела транспорта.

18. Г-н Бьорн Ориволь (Германия), Председатель Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), проинформировал Комитет об основных результатах, достигнутых WP.5 в 2014 году. Комитет **напомнил**, что WP.5 играет роль аналитического центра, определяющего направленность политических дискуссий по вопросам горизонтального характера, которые имеют значение для государств-членов и других вспомогательных органов Комитета. Комитет **принял к сведению** аналитические мероприятия ЕЭК ООН, проведенные в 2014 году. Он **приветствовал** результаты опроса по "устойчивой городской мобильности и общественному транспорту в столицах стран – членов ЕЭК ООН"; **поблагодарил** секретариат за этот анализ и **настоятельно просил** его как можно скорее опубликовать окончательный доклад. В свете растущей потребности в бесперебойной перевозке пассажиров и грузов, а также роли общественного транспорта в устойчивом развитии Комитет **решил** регулярно анализировать изменения в сфере городской мобильности и транспорта и, в частности, взаимосвязи между городскими, региональными, национальными и международными транспортными сетями и услугами. Исходя из этого, Комитет **просил** WP.5 отслеживать данный вопрос.

19. Комитет **отметил** также, что по итогам сессии Комитета, состоявшейся в 2013 году, и совместных рабочих совещаний WP.5, ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ, проводившихся в 2013 и 2014 годах, на 2014–2015 годы была выбрана тема "Финансирование транспортной инфраструктуры и инновационных решений".

20. По просьбе Бюро секретариат обновил публикацию "Транспорт в интересах устойчивого развития", которая была первоначально подготовлена в 2011 году в качестве предварительного документа о повышении осведомленности в контексте конференции "Рио+20" и представлена Комиссии в 2011 году, и в сотрудничестве с другими региональными комиссиями и соответствующими неправительственными организациями, такими как МСАТ и МСЖД, преобразовал ее в формат глобального обзора вопросов внутреннего транспорта. Комитет **приветствовал** обновление этой важной публикации и преобразование ее в более высокую категорию.

21. Комитет с **удовлетворением** также **отметил** результаты рабочего совещания на тему: "Тенденции и экономика транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМед", и стран ЕЭК ООН" (Женева, 9 сентября 2014 года).

22. Комитет **принял к сведению**, что после представления публикации под названием "Обзор транспортной и логистической системы Республики Беларусь" на предыдущей сессии Комитета она была издана на русском языке.

В. Окружающая среда, изменение климата и транспорт

1. Последующая деятельность КВТ в контексте "Рио+20"

Документация: ECE/TRANS/2015/4

23. Комитет **был информирован** о ходе ведущихся глобальных переговоров по формулированию целей устойчивого развития (ЦУР) на период после 2015 года и основных изменениях, касающихся роли устойчивого транспорта в ЦУР; в связи с этим Комитет **вновь выразил поддержку** усилиям, направленным на то, чтобы согласованным и всеобъемлющим образом учитывать приоритеты в области транспорта в структуре ЦУР.

24. С этой целью, рассмотрев множество приоритетов ЦУР, связанных с транспортом, Комитет **поручил** секретариату внимательно следить за дискуссиями по ЦУР.

25. Комитет **приветствовал** преобразование публикации на тему: "Транспорт в интересах устойчивого развития", которая была первоначально подготовлена в 2011 году в качестве предварительного документа по повышению осведомленности в контексте конференции "Рио+20", в формат глобального обзора; **выразил признательность** за подготовку этого документа совместно с другими региональными комиссиями, Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ); **поручил** секретариату опубликовать его в электронном и печатном виде; и **призвал** правительства в соответствующих случаях использовать ее в качестве ресурса в своих текущих переговорах.

2. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом

Документация: неофициальный документ № 5 (публикация ЕЭК ООН), неофициальный документ № 6, неофициальный документ № 7, ECE/TRANS/2015/5

26. Комитет **принял к сведению** издание в мае 2014 года дискуссионного документа/публикации под названием "Выбросы дизельных двигателей: мифы и реалии" и эффект от этой публикации и **рекомендовал** соответствующим вспомогательным органам сообщить о принятых и рассматриваемых мерах по борьбе с такими выбросами.

27. Комитет **приветствовал** деятельность, связанную с оказанием правительствам поддержки в деле смягчения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, в частности применение инструмента под названием "В интересах будущих систем внутреннего транспорта" (ForFITS) в городе Каунасе и на национальном уровне в Литве и Грузии; **просил** секретариат обеспечить широкое распространение результатов этой деятельности; и **рекомендовал** правительствам, которые готовы внести свой вклад, но еще этого не сдела-

ли, прислать в секретариат до конца 2015 года подтвержденные данные для регионального обзора.

28. В частности, Комитет **был проинформирован** о применении этого инструмента в контексте ежегодного рабочего совещания Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ) под названием "Развитие устойчивой городской мобильности для улучшения состояния здоровья и окружающей среды" (Каунас, Литва, 24–25 сентября 2014 года).

29. Комитет **был также проинформирован** о сотрудничестве между отделами окружающей среды и транспорта ЕЭК ООН в последнее время, связанном с обзорами эффективности экологической деятельности. В ходе третьего обзора эффективности экологической деятельности Грузии специалисты Отдела транспорта занимаются подготовкой раздела, посвященного транспорту и окружающей среде. Этот анализ включает результаты работы по проекту ForFITS.

30. Комитет **критически оценил** результаты и будущие планы использования и дальнейшего развития инструмента ForFITS и **просил** подготовить публикацию о тематических исследованиях на основе ForFITS, в которой были бы отражены ход разработки и применения инструмента на региональном, субрегиональном, национальном и городском уровнях, а также его основные результаты и достижения.

31. Учитывая своевременность и актуальность этого инструмента для целей устойчивого развития, а также сферу его охвата и полезность предлагаемых усовершенствований, Комитет **призвал** правительства и городские муниципалитеты задействовать инструмент ForFITS в своей работе и способствовать его применению и дальнейшему развитию.

3. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования

Документация: ECE/TRANS/2015/6, неофициальный документ № 8 (публикация ЕЭК ООН)

32. Комитет **напомнил**, что Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним завершила свою работу в 2013 году и представила полный отчет о проделанной работе. Комитет **отметил**, что окончательный доклад группы был издан в качестве публикации ЕЭК ООН в целях повышения информированности общественности о важности адаптации к изменению климата.

33. Комитет **отметил**, что на своей последней сессии WP.5 рассмотрела возможность продолжения работы Группы экспертов в целях более детального изучения этого вопроса (ECE/TRANS/WP.5/56, пункты 40–43). На следующем этапе своей деятельности группа проанализирует: i) необходимость составления перечней транспортных сетей в регионе ЕЭК, которые являются уязвимыми с точки зрения последствий изменения климата, и ii) вопросы, связанные с использованием или разработкой моделей, методик, инструментов и образцов передовой практики для подготовки отдельных участков инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе ЕЭК к возможным угрозам экстремального характера (например, высокие температуры, наводнения).

34. Исходя из этого, Комитет **решил** поддержать продление мандата Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспорт-

ных сетей и адаптации к ним еще на два года в соответствии с правилами процедуры ЕЭК ООН при условии одобрения Исполнительным комитетом и в соответствии с положениями о круге ведения (КВ), содержащимися в документе ECE/TRANS/2015/6, **одобрил** изменение названия группы на "Группу экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним"; и **просил** секретариат обеспечить, чтобы вся соответствующая документация совещаний группы в 2015 (июнь, декабрь), 2016 и 2017 годах, в частности повестки дня, доклады и ряд официальных документов, касающиеся последствий изменения климата и адаптации к ним, выпускалась на трех официальных языках ЕЭК ООН своевременно.

35. Комитет **принял к сведению** информацию о двадцать первой Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата (КС 21), которая будет проводиться с 30 ноября по 11 декабря 2015 года в Париже, Франция, в целях достижения юридически обязательного и всеобщего соглашения по климату; и **просил** секретариат изучить возможность синергического взаимодействия и потенциального вклада в эту важную конференцию.

С. Общеευропейская программа по транспорту, охране здоровья и окружающей среде

Документация: ECE/AC.21/SC/2014/6

36. Комитет **приветствовал** итоги четвертого Совещания высокого уровня Общеευропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ) (Париж, 14–16 апреля 2014 года) и **принял к сведению** Парижскую министерскую декларацию.

37. Комитет **отметил**, что в рамках своей инициативы по привлечению к участию всех трех секторов и после завершения четвертого Совещания высокого уровня и принятия Парижской декларации, которая включает новую цель: "интегрировать транспорт, аспекты здравоохранения и экологические цели в стратегии городского и территориально-пространственного планирования", в соответствии с Парижской декларацией Руководящий комитет провел симпозиум на тему: "Экологичная и благоприятная для здоровья городская мобильность: роль городского и территориально-пространственного планирования" (19 ноября 2014 года, Женева). Комитет **принял также к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его двенадцатой сессии (19–20 ноября 2014 года) (ECE/AC.21/SC/2014/6).

38. Комитет **приветствовал** избрание г-на Маттиаса Риндеркнехта из Федерального управления транспорта Швейцарии Председателем Руководящего комитета ОПТОСОЗ на 2014–2015 годы и **выразил надежду**, что транспортный компонент ОПТОСОЗ будет укрепляться; в этой связи **с удовлетворением отметил**, что Руководящий комитет ОПТОСОЗ согласился использовать анализ ForFITS для стран и городов, в которых проходят ежегодные семинары ОПТОСОЗ, **просил** секретариат продолжать наращивать синергическое взаимодействие; и в целях укрепления позиции транспортного сектора в этом многосекторальном сотрудничестве **предложил** государствам-членам назначить национальных координаторов ОПТОСОЗ и передать информацию о них в секретариат.

39. Комитет **принял к сведению** предложение Российской Федерации организовать в 2015 году две международные конференции в Иркутске и Москве в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по интеграции аспектов транспорта, охраны

здоровья и окружающей среды в градостроительную и планировочную политику.

40. Комитет **просил** секретариат подготовить для рассмотрения Комитетом на его следующей сессии документ, который мог бы внести вклад в работу пятого Совещания ОПТОСОЗ высокого уровня, которое состоится в 2019 году в Вене.

D. Интеллектуальные транспортные системы

Документация: ECE/TRANS/2015/7

41. Комитет **рассмотрел:** итоги семинара по вопросу об интеллектуальных транспортных системах (ИТС), совместно организованного Бельгией и ЕЭК ООН (Брюссель, 17–18 ноября 2014 года); вклад ЕЭК ООН в конференцию под названием "Подключенные к сети автомобили", организованную совместно с МСЭ во время проведения Женевского автосалона в 2014 году (6–16 марта 2014 года); соответствующие регулятивные изменения в различных рабочих группах, особенно во Всемирном форуме для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1); и общее состояние осуществления "дорожной карты" по ИТС, которая была представлена на его семьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/2015/7).

42. На основе результатов обсуждения Комитет:

а) **пришел к выводу**, что i) ежегодное ключевое мероприятие ИТС для ЕЭК ООН может быть организовано наиболее оптимально, если его поддерживает принимающая страна; ii) конференция во время проведения Женевского автосалона является хорошей возможностью для дальнейшего укрепления связей со всеми заинтересованными сторонами, а также для повышения информированности; iii) наиболее важные системные изменения и преобразования в области политики транспорта вызваны применением ИТС;

б) **отметил** различные мероприятия, проводимые в нескольких Договаривающихся сторонах, и **признал** необходимость дальнейшего согласования этих мероприятий, осуществления координирующей роли или принятия мер, с тем чтобы быть полностью готовым к последствиям в сфере регулирования и политики для решения проблем и распространения наилучшей практики;

с) в этом контексте **предложил** своим государствам-членам поддерживать действия, направленные на включение автоматизированных транспортных средств в согласованную на международном уровне нормативную базу, поскольку такое регламентирование позволит реализовать все те преимущества, которые ИТС могут обеспечивать с точки зрения безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии и управления транспортными потоками; и

д) **предложил** WP.1 и WP.29 исследовать различные возможности для развития их сотрудничества и оптимизации синергического взаимодействия в рамках этих рабочих групп, поскольку в будущем знание человеческого поведения по отношению к комплексным технологиям будет иметь первостепенное значение, а регулирование технологий и поведения водителей/пользователей дорог не может осуществляться по отдельности.

43. Комитет **отметил**, что двадцать второй Всемирный конгресс по ИТС состоится 5–9 октября 2015 года в Бордо, Франция, и **приветствовал** сотрудниче-

ство между правительством Франции и секретариатом в организации ежегодного ключевого круглого стола в 2015 году в Бордо во время проведения Всемирного конгресса.

44. Комитет **отметил** также, что в середине апреля 2015 года в Гааге состоится Всемирный симпозиум по кибербезопасности и что в Нидерландах применяется новый закон о контролируемых пилотных проектах ИТС, проводимых на дорогах общего пользования на основании специальных разрешений, выдаваемых компетентным органом (РДВ) после положительного анализа и испытаний.

45. Комитет **предложил** своим вспомогательным органам **активизировать** деятельность по ИТС, связанную с инфраструктурой и всеми видами транспорта, рассмотрев пути комплексного решения вопросов в сфере ИТС, и представить Комитету отчет о проделанной работе на его следующей годовой сессии.

Е. Помощь странам с переходной экономикой

Документация: ECE/TRANS/2015/8

46. Комитет **отметил** деятельность в области оказания технической помощи и наращивания потенциала с учетом основных направлений будущей технической помощи, мероприятий по созданию потенциала и диалога по вопросам политики в рамках подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту, включая работу Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечению границ (ПРГ-ППГ) Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА), обслуживаемой совместно с ЭСКАТО ООН.

47. Комитет **был проинформирован** о проводимых и предлагаемых проектах, финансируемых по линии СРООН (ECE/TRANS/2014/8).

Ф. Десятилетний обзор осуществления Алматинской программы действий и новая Венская программа действий

Документация: ECE/TRANS/2015/9

48. Комитет **принял к сведению** всеобъемлющий десятилетний обзор осуществления Алматинской программы действий (Вена, 3–5 ноября 2014 года) и **выразил свою поддержку** новой Венской программы действий на 2014–2024 годы.

49. Комитет **был проинформирован** о будущей деятельности Организации Объединенных Наций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и ожидаемой роли региональных комиссий в этом процессе на предстоящее десятилетие.

50. В целях более эффективного содействия осуществлению Венской программы действий на 2014–2024 годы Комитет **предложил** развивающимся странам в регионе ЕЭК ООН, не имеющим выхода к морю, рассмотреть возможность стать договаривающимися сторонами соответствующих правовых документов ООН в области транспорта, если они еще к ним не присоединились; **пригласил** делегатов КВТ принять участие в семинаре по правовым документам ООН в области транспорта 27 февраля 2015 года.

G. Безопасность на внутреннем транспорте

51. Комитет **был проинформирован** об участии секретариата в работе одиннадцатой сессии Международной рабочей группы по безопасности наземного транспорта (МРГБНТ) (Гаага, Нидерланды, 14–16 мая 2014 года). МРГБНТ была создана "Группой восьми" в целях сотрудничества и взаимодействия входящих в нее стран при реализации совместных проектов и решении общих задач, а также для обмена информацией о стратегиях по обеспечению безопасности наземного транспорта. Тема одиннадцатой сессии – "Будущие угрозы безопасности".

52. Комитет **выразил свое удовлетворение** деятельностью, осуществляемой в области безопасности на внутреннем транспорте соответствующими рабочими группами, в частности результатами работы в области железнодорожной безопасности, проводимой Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2), и **просил** секретариат включить их в повестку дня следующего Форума ЕЭК ООН по безопасности на внутреннем транспорте, который пройдет осенью 2015 года.

53. Комитет **отметил** важность продолжения взаимодействия КВТ с МСЖД по проблемам безопасности на железнодорожном транспорте и **рекомендовал** Группе экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах воспользоваться подготовленным Платформой по безопасности МСЖД материалом, включающим Перечень основных понятий и терминов.

H. Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта

Документация: ECE/TRANS/2015/10

54. Комитет **принял к сведению** положение в связи с подписанием и ратификацией правовых документов ООН в области внутреннего транспорта, находящихся в ведении Комитета и его вспомогательных органов, а также присоединением к ним по состоянию на 31 декабря 2014 года и **предложил** странам, которые еще не сделали этого, присоединиться к вышеупомянутым документам.

VII. Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями (пункт 5 повестки дня)

A. Деятельность, связанная с проектами

1. Проекты Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

Документация: неофициальный документ № 9

55. Комитет **заявил о своей поддержке** деятельности, осуществляемой в рамках проектов Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), и **призвал** все заинтересованные стороны решить все текущие вопросы, связанные с управлением проектами ТЕА и ТЕЖ, а также местонахождением Центрального управления ТЕЖ; **про-**

сил руководителей проектов как можно скорее получить ощутимые результаты; **счел** важным обеспечить сотрудничество с другими проектами создания транспортными коридоров в целях достижения синергии; и **просил** секретариат и принимающую сторону или страны-доноры, осуществляющие натуральные взносы, завершить административные процедуры без дальнейшего промедления.

2. Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)

Документация: ECE/TRANS/2015/11

56. Комитет **выразил поддержку** мероприятиям в рамках Проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), который способствует согласованному на международном уровне обеспечению транспортного спроса, возникшего в результате роста торговли между Европой и Азией; **оценил** финансовую поддержку со стороны отдельных правительств и организаций, таких как Российская Федерация и ОБСЕ; **призвал** других доноров поддержать проект финансово либо путем натуральных взносов; и **предложил** правительствам более активно участвовать в деятельности Группы экспертов ЕАТС в последний год ее работы.

57. Комитет **предложил** всем рабочим группам рассмотреть возможность содействия проекту ЕАТС; **просил** Группу экспертов по ЕАТС обратить внимание не только на автомобильный и железнодорожный, но и на интермодальный транспорт для обеспечения ощутимых результатов к концу проекта; и добиться устойчивости результатов проекта.

58. Комитет **принял к сведению** информацию о третьем совещании министров транспорта АСЕМ, которое должно состояться 29–30 апреля 2015 года в Риге во время председательствования Латвии в Европейском союзе, и **приветствовал** проведение параллельного мероприятия, посвященного ЕАТС.

В. Согласование правил в области транспортных средств

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2014/1/Rev.2, ECE/TRANS/2015/12, ECE/TRANS/WP.29/2015/40, ECE/TRANS/WP.29/2015/41

59. Г-н Антонио Эрарио, Председатель Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и АС.1, **проинформировал** Комитет о самых последних изменениях в работе WP.29 и его шести вспомогательных рабочих групп (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG и GRSP), Административного комитета Соглашения 1958 года, Административного комитета Соглашения 1997 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года. Комитет был также **проинформирован** о деятельности Всемирного форума и его рабочих групп, проводимой в соответствии с его программой работы (ECE/TRANS/WP.29/2014/1/Rev.2). Комитет **отметил**, что в течение 2014 года параллельно с Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали порядка 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 134 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 15 глобальных технических правил ООН, связанных с Соглашением 1998 года, и 2 предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года.

60. Комитет **отметил** число Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года (51), Соглашения 1998 года (34) и Соглашения 1997 года (12).

61. Комитет **приветствовал** дискуссии, посвященные важности периодических технических осмотров и Соглашения 1997 года в целях безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, и **просил** WP.29 рассмотреть вопрос о введении согласованных правил, связанных с испытательным оборудованием, квалификацией, подготовкой и сертификацией инспекторов, а также надзором, с учетом последних достижений.

62. Комитет **отметил**, что правила ООН, касающиеся модифицированных устройств ограничения выбросов (МУОВ) и возможности повторного использования, утилизации и восстановления транспортных средств, вступили в силу 17 июня 2014 года. Он **отметил** также, что в ноябре 2014 года Всемирный форум принял новые правила ООН для транспортных средств, работающих на водородной и топливных элементах (ТСВТЭ), и бокового удара о столб (БУС). Новые правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, как ожидается, вступят в силу к середине 2015 года. Кроме того, Комитет **отметил**, что в марте 2014 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года ввел новые глобальные технические правила (ГТП), касающиеся всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), а в ноябре 2014 года – шин.

63. В целом Комитет **приветствовал** четыре новые правила, касающихся транспортных средств, и 70 поправок, принятых в 2014 году, и **просил** секретариат изыскать пути повышения информированности о правилах в области транспортных средств на глобальном уровне.

64. Комитет **рассмотрел** ход разработки предложений по поправкам к Соглашению 1958 года и **предложил** правительствам и секретариату изучить различные способы укрепления процесса применения Соглашения.

65. В частности, Комитет **был проинформирован** о прогрессе, достигнутом на Всемирном форуме по проекту третьего пересмотренного варианта Соглашения 1958 года, включающего концепцию международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), а также о повышении привлекательности присоединения к Соглашению стран с развивающейся экономикой благодаря возможности применения предыдущих вариантов правил ООН (ECE/TRANS/2015/12, ECE/TRANS/WP.29/2015/40 и ECE/TRANS/WP.29/2015/41).

С. Безопасность дорожного движения

Документация: ECE/TRANS/2015/13, ECE/TRANS/2012/4, Согг. 1 и 2

66. Г-жа Лучиана Иорио, Председатель WP.1, **проинформировала** Комитет об основных достижениях WP.1 в 2014 году. Комитет **напомнил** о том, что в 2012 году он принял План ЕЭК ООН по проведению Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/2012/4, Согг. 1 и 2). План ЕЭК ООН непосредственно увязан с Глобальным планом на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и направлен на реализацию широкого круга целей ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения путем уделения внимания приоритетным сферам деятельности, а также принятия последовательных мер, в том числе и в будущем, по каждой цели в своем географическом районе и за его пределами. Секретариат представил Комитету доклад о ходе работы по достижению целей ЕЭК ООН в области дорожной безопасности во всех приоритетных областях ее работы в период 2011–2014 годов (ECE/TRANS/

2015/13). Комитет **приветствовал** прогресс в деле осуществления Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН во всех приоритетных областях ее работы в период 2011–2014 годов; и **просил** подготовить публикацию, в которой следует особо подчеркнуть, что деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН в рамках Десятилетия действий ООН является ее вкладом в среднесрочный обзор Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения, который будет проводиться во время Второй глобальной конференции высокого уровня (Бразилия, Бразилия, 18–19 ноября 2015 года). Эта публикация будет подготовлена на основе документа ECE/TRANS/2015/13.

67. Комитет **принял к сведению** предложение о внесении поправок, касающихся систем помощи при вождении и регистрационных знаков, к Конвенции о дорожном движении 1968 года, над которым работает WP.1. Секретариат рассмотрит также очевидные расхождения между категориями водительских удостоверений в приложениях 6 и 7 к Конвенции о дорожном движении 1968 года (применительно к национальным и международным водительским удостоверениям) и в директиве Европейского союза о водительских удостоверениях (2006/126/ЕС). Комитет был **проинформирован** о договоренности WP.1 относительно "ссылок на соответствия", что позволит осуществлять выдачу международных водительских удостоверений.

68. Секретариат кратко проинформировал Комитет о ходе и результатах деятельности двух групп экспертов – по дорожным знакам и сигналам и по повышению безопасности на железнодорожных переездах. Для повышения осведомленности об обеспечении безопасности на железнодорожных переездах членам Комитета был **предложен для просмотра** короткометражный фильм, подготовленный Отделом транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве с Федеральным управлением транспорта Швейцарской Конфедерации и Международным союзом железных дорог. В фильме выделены факторы опасности и предложены возможные пути их преодоления.

69. Комитет настоятельно **призвал** Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого, обновить базу данных о дорожных знаках и сигналах, с тем чтобы Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам могла продолжить свою деятельность в оптимальных условиях.

70. На семьдесят шестой сессии КВТ Комитет высказал просьбу о том, чтобы Отдел транспорта ЕЭК ООН, Управление ООН по правовым вопросам, Отделение связи с региональными комиссиями в Нью-Йорке и МСАТ организовали "День международных договоров в области безопасности дорожного движения". Секретариат **проинформировал** КВТ об этом мероприятии, которое состоялось 5 июня 2014 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

71. Комитет **был проинформирован** о региональном рабочем совещании по вопросам наращивания потенциала в области повышения безопасности дорожного движения, организованном правительством Сербии (Министерство строительства, дорожного движения и инфраструктуры и Управление по безопасности дорожного движения) и Советом регионального сотрудничества. Это мероприятие, одним из спонсоров которого являлся Глобальный фонд по безопасности дорожного движения, состоялось 15–16 октября 2014 года в Белграде.

72. Комитет **был проинформирован** об итогах двухдневного рабочего совещания по наращиванию потенциала, основная цель которого состояла в повышении осведомленности государственных должностных лиц в Африке о суще-

ствующих правовых инструментах ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения и борьбы с вождением в нетрезвом состоянии. Это рабочее совещание было организовано в сотрудничестве с Международным центром алкогольной политики (ИКАП), а его принимающей стороной любезно выступила Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Африки (12–13 ноября 2014 года, Аддис-Абеба). Это мероприятие было проведено в рамках сотрудничества между ИКАП и ЕЭК ООН, направленного на решение проблем, связанных с алкоголем, дорожно-транспортных происшествий с участием таких уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

73. Комитет **принял к сведению** разработку проекта SafeFITS и **призвал** государства-члены, насколько это возможно, поддержать этот проект и его планируемое применение, в том числе путем предоставления в секретариат соответствующих национальных данных и информации, и согласился передать этот проект соответствующим вспомогательным органам для ознакомления (таким как WP.1, SC.1 и WP.29 и т.д.).

74. Комитет **приветствовал** информацию о том, что новый проект по обеспечению безопасности дорожного движения, финансируемый по линии СРООН, начнет работу в ближайшее время, однако **выразил разочарование** по поводу ограниченных финансовых ресурсов, которые выделяются на поддержку повышения безопасности дорожного движения в четырех странах; и **предложил** правительствам и другим заинтересованным сторонам выделять соразмерные средства для более глубокого анализа, ведущего к принятию мер на государственном уровне.

75. Комитет **предложил** государствам-членам обмениваться информацией о своих стратегиях безопасности дорожного движения.

76. Комитет **призвал** правительства и другие заинтересованные стороны расширить свое участие в деятельности ЕЭК ООН в целях содействия достижению целей Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения и **предложил** правительствам и другим донорам внести свой вклад в реализацию Плана действий ЕЭК ООН по обеспечению безопасности дорожного движения.

D. Автомобильный транспорт

Документация: ECE/TRANS/2015/14

77. Комитет **принял к сведению** результаты работы Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). В частности, Комитет **был проинформирован** о принятии Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) (28–29 октября 2014 года) доклада Группы экспертов по ЕСТР о ходе и результатах ее работы (ECE/TRANS/2015/14). Комитет был также **проинформирован** о рекомендации SC.1 относительно продления мандата Группы экспертов по ЕСТР до июня 2017 года. В соответствии с документом ECE/EX/2/Rev.1 Комитет оценил документ ECE/TRANS/2015/14 и **решил** рекомендовать продлить мандат Группы экспертов по ЕСТР, с тем чтобы она могла продолжить свою работу. Комитет **отметил** озабоченность Российской Федерации по поводу недостаточного прогресса, достигнутого Группой экспертов ЕСТР в деле пересмотра статьи 22-бис, что, по мнению Российской делегации, не позволяет обеспечить равноправное участие стран в разработке

единых требований к цифровым тахографам в рамках Соглашения ЕСТР и создать единую систему их сертификации

78. Комитет **был проинформирован** о просьбе SC.1 относительно проведения специальной сессии (назначенной на 27 апреля 2015 года) о продлении срока действия Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии, в котором Совместный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за корневую сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

79. Комитет **был проинформирован** о предложении по поправкам, которые были приняты SC.1 в октябре 2014 года и которые предусматривают включение в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) отдельных вопросов, касающихся "электромобильности". Комитет **приветствовал** информацию о предложении Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) относительно внесения поправок в статью 14 Соглашения ЕСТР, с тем чтобы к нему могли присоединиться Алжир, Иордания, Марокко и Тунис, и **просил** секретариат проинформировать Комитет на его следующей сессии о достигнутом прогрессе.

80. Комитет **был проинформирован** о последних изменениях, связанных с предложением правительства Швейцарии вести работу над глобальным многосторонним соглашением о международных регулярных перевозках пассажиров международными и городскими автобусами ("ОмниБус"). В частности, Комитет **призвал** все заинтересованные правительства принять участие в специальной сессии SC.1 (Женева, 28–29 апреля 2015 года) для дальнейшего обсуждения и, если это окажется возможным, окончательной доработки проекта соглашения "Омнибус".

81. В ответ на просьбу о предоставлении обновленных сведений о более ранних конвенциях, которые до сих пор не вступили в силу, Комитет **был проинформирован** о том, что еще не вступили в силу Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) и Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 года.

Е. Железнодорожный транспорт

Документация: ECE/TRANS/SC.2/222, ECE/TRANS/2015/15

82. Комитет **был проинформирован** об итогах шестьдесят восьмой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) (ECE/TRANS/SC.2/222). Комитет **принял к сведению** деятельность Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и **выразил поддержку** усилиям SC.2, направленным на повышение конкурентоспособности и эффективности железных дорог; **отметил** важность развития генерального плана по высокоскоростным поездам и сотрудничества с проектом ТЕЖ.

83. Комитет **приветствовал** сотрудничество между SC.2 и Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), в области контроля за осуществлением приложения 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год) и **просил** секретариат подготовить доклад к следующей сессии Комитета.

84. В соответствии с решением 25 семьдесят шестой годовой сессии КВТ **принял к сведению** информацию о деятельности, связанной с разработкой новой конвенции об упрощении процедур пересечения границ для международных пассажирских железнодорожных перевозок; и **рекомендовал** заинтересованным сторонам продолжать работу над проектом конвенции в рамках Неофициальной группы экспертов по разработке новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, с тем чтобы надлежащим образом проанализировать результаты этой работы сначала в SC.2 и WP.30, а затем в Комитете на его семьдесят восьмой сессии.

85. Комитет **был также проинформирован** о результатах рабочего совещания на тему "Как повысить конкурентоспособность железных дорог", которое состоялось в ходе последней сессии SC.2.

86. Комитет **принял к сведению** результаты работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву и **призвал** все заинтересованные стороны доработать формулировки положений на трех языках (английском, русском и французском) с субстантивной и лингвистической точек зрения и принять решение о надлежащей системе управления для единого железнодорожного права; **призвал** секретариат **обеспечить**, чтобы вся соответствующая документация совещаний группы в 2015 году (февраль, июнь, ноябрь), в частности повестки дня, доклады и ряд официальных документов, предоставлялась своевременно на трех официальных языках ЕЭК ООН. В этом контексте Комитет **рассмотрел** документ (ECE/TRANS/2015/15), подготовленный секретариатом и включающий все соответствующие выработанные в ходе переговоров и уже согласованные правовые положения, которые должны стать частью нового международно-правового режима для железнодорожных перевозок.

87. Комитет **отметил**, что его Бюро, в порядке исключения, одобрило продление мандата Группы экспертов сроком еще на один год, для того чтобы не снижать набранного темпа работы, и представило эту просьбу Исполнительному комитету на его заседании 17 декабря 2014 года; и **с удовлетворением отметил**, что Исполком одобрил продление мандата Группы экспертов.

Г. Интермодальные перевозки и логистика

Документация: ECE/TRANS/WP.24/135, ECE/TRANS/WP.24/2014/3, неофициальный документ № 10, неофициальный документ № 11, ECE/TRANS/2015/16

88. Комитет **был проинформирован** об итогах пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (ECE/TRANS/WP.24/135). Комитет **согласился** включить интермодальные аспекты различных накладных для различных форм деятельности, а также оцифровку этих накладных, и **принял к сведению** желание обновить Соглашение СЛКП и Протокол к нему с целью введения в действие информации в веб-формате. Комитет **высказал свое мнение** о работе над следующими вопросами: i) интермодальные транспортные терминалы, ii) подготовка национальных генеральных планов в области грузоперевозок и логистики и iii) изменение климата и интермодальные перевозки. В силу географической привязки многих логистических центров к агломерациям Комитет **дал** рабочим группам **указания** относительно учета взаимосвязи грузовой логистики и городов.

89. Комитет **был проинформирован** о результатах рабочего совещания на тему "Роль транспортно-экспедиционных агентств и логистики в интермодаль-

ных транспортных цепях". Это рабочее совещание было организовано Федеральной службой (ФС) по мобильности и транспорту Бельгии (Брюссель, 12 и 13 июня 2014 года). В его работе приняли участие эксперты от правительств Бельгии и Турции, а также представители Европейского союза и многих неправительственных организаций и промышленных групп. Участники совещания обсудили нынешнее положение транспортно-экспедиционных компаний в различных странах, их прямое или опосредованное участие в развитии интермодальных перевозок и логистики, а также преимущества и недостатки, связанные с наличием международных положений, определяющих допуск к осуществлению такого вида профессиональной деятельности, как оказание транспортно-экспедиционных услуг.

90. Комитет с **удовлетворением отметил**, что после утверждения Кодекса ГТЕ Комитетом на его семьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/240, пункт 59) он был также утвержден ИМО и МОТ соответственно в июле и ноябре 2014 года; и **выразил свою решительную поддержку** широкому распространению и применению нового факультативного Кодекса ГТЕ; **призвал** ключевые заинтересованные стороны, включая правительства и транспортную отрасль, использовать новый Кодекс ГТЕ, так как это позволит повысить безопасность работников и населения в целом, во время обработки и перевозки контейнеров морским и наземным транспортом; и **предложил** секретариату изучить возможность создания электронного учебного курса по применению Кодекса ГТЕ. ЕЭК ООН разместит у себя веб-сайт, посвященный Кодексу ГТЕ, включая другие языковые версии (см. www2.unecce.org/wiki/display/TransportSustainableCTUCode/CTU+Code).

Г. Внутренний водный транспорт

Документация: ECE/TRANS/SC.3/197

91. Комитет **был проинформирован** о деятельности Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) за последнее время (ECE/TRANS/SC.3/197). В частности, Комитет **отметил**, что поправки к основному тексту Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) вступили в силу 7 ноября 2014 года.

92. Комитет **напомнил** о своих решениях, касающихся рекомендаций, содержащихся в Белой книге по эффективному внутреннему водному транспорту в Европе, опубликованных в 2011 году, и **просил** Рабочую группу по внутреннему водному транспорту (SC.3), Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (WP.3) и секретариат представить доклад о ходе осуществления рекомендаций Белой книги на семьдесят восьмой сессии Комитета.

93. Комитет **отметил**, что Международная группа экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (МГЭ) провела совещание и приняла решение о том, чтобы из соображений эффективности не создавать официальную группу, а продолжать работу по этому вопросу в рамках неофициальной группы экспертов.

94. Комитет **отметил** также, что в соответствии с его просьбой рассмотреть вопрос о подготовке и организации глобальной конференции высокого уровня по внутреннему судоходству SC.3 обсудила ключевые темы такой конференции на своей пятьдесят восьмой сессии.

95. Комитет **принял к сведению** доработку текста Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП, пересмотр 5), который будет опубликован в первой половине 2015 года. Новое пересмотренное издание послужит основой и будет представлять собой базовый свод стандартных нормативных положений для правил плавания и сигнализации на европейских внутренних водных путях. Комитет **выразил поддержку** деятельности SC.3, направленной на согласование общеевропейских речных информационных служб (РИС), включая резолюцию № 48 ЕЭК ООН по системе отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС).

96. В ответ на просьбу о предоставлении обновленных сведений о более ранних конвенциях, которые до сих пор не вступили в силу, Комитет **был проинформирован** о том, что еще не вступили в силу Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС); Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ); Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 6 февраля 1976 года; и Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 1 марта 1973 года.

Н. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)

Документация: ECE/TRANS/2015/17

97. Г-жа Хелен Метакса-Мариату, Председатель WP.30, и г-н Хенрик Линдстрём, Председатель WP.30/АС.2, соответственно проинформировали об основных результатах работы WP.30 и WP.30/АС.2 в 2014 году. Комитет **поддержал** итоги недавней деятельности в рамках WP.30 в целях, в частности, укрепления Конвенции о согласовании 1982 года и Конвенции МДП 1975 года.

98. В связи с этим Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в дальнейшей разработке новых положений части 3 приложения 9 к Конвенции МДП, призванных укрепить подотчетность и прозрачность операций МДП, осуществляемых международной организацией, уполномоченной обеспечивать международную систему гарантий, а также печатать и распространять книжки МДП.

99. Кроме того, Комитет **принял к сведению** вклад Договаривающихся сторон МДП в работу по дальнейшему совершенствованию и изменению положений Конвенции МДП и созданию неофициальной группы стран, заинтересованных в подробном обсуждении различных аспектов увеличения числа членов и расширения географического представительства ИСМДП.

100. Комитет **выразил озабоченность** по поводу проблем в применении Конвенции МДП в некоторых Договаривающихся сторонах, а именно в Российской Федерации и Украине, как указано в докладах WP.30 и АС.2: ECE/TRANS/WP.30/276, пункты 25–31, и ECE/TRANS/WP.30/АС.2/121, пункты 28–31; и **принял к сведению** усилия и мероприятия, осуществляемые правительствами, органами МДП, секретариатом и другими заинтересованными сторонами в поисках решения.

101. Комитет **вновь обратился с призывом** о полном соблюдении положений Конвенции МДП, включая обязательство Договаривающихся сторон в соответ-

ствии со статьей 42-бис Конвенции, касающееся своевременного предоставления Исполнительному совету МДП или Административному комитету информации о любых планируемых мерах, которые могут повлиять на осуществление Конвенции МДП; в этой связи Комитет **принял к сведению** заявление Российской Федерации о продлении договора между Федеральной таможенной службой Российской Федерации (ФТС) и АСМАП – гарантийной ассоциацией МДП в Российской Федерации – до 30 июня 2015 года.

102. Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в реализации проекта eTIR, и для обеспечения его продолжения, включая различные текущие экспериментальные проекты, **одобрил** продление мандата Неофициальной специальной группы экспертов WP.30 по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) на 2015 год.

103. Комитет был **проинформирован** о том, что в 2014 году WP.30 рассмотрела ключевые правовые аспекты компьютеризации процедуры МДП. Комитет **отметил**, что, изучив основные отправные точки разработки правовой основы eTIR, WP.30 рекомендовала создать официальную группу экспертов с целью подготовки проекта протокола, на основе которого Договаривающиеся стороны могли бы провести переговоры и утвердить временный круг ведения (КВ) и программу работы такой группы экспертов, как указано в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/14. Кроме того, Комитет **одобрил**, при условии утверждения Исполнительным комитетом, учреждение группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП, основная задача которой будет состоять в том, чтобы обеспечить специализированную целевую международную платформу для разработки правовых рамок eTIR. В этом контексте Комитет **отметил** также, что секретариатские услуги для группы экспертов предоставит ЕЭК ООН с использованием имеющихся у нее людских ресурсов, а перевод требуемых документов и устный синхронный перевод в ходе сессий на английский, русский и французский языки будут обеспечены секретариатом при поддержке служб ЮНОГ.

104. Комитет **был далее проинформирован о** том, что ряд стран, в частности Китай и Пакистан, недавно проявили заинтересованность в присоединении к Конвенции МДП. В целях дальнейшего содействия применению Конвенции МДП Комитет **согласился** с тем, что во исполнение резолюции 1984/79 ЭКОСОС секретариату следует и впредь обеспечивать публикацию Справочника по Конвенции МДП на всех шести официальных языках Организации Объединенных Наций в целях дальнейшего содействия продвижению Конвенции МДП; и **призвал** к дальнейшим усилиям по расширению использования Конвенции МДП за счет присоединения к этой системе новых участников.

105. Комитет **поручил** секретариату обеспечить перевод Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год), при условии наличия ресурсов, на арабский язык в целях дальнейшего содействия присоединению к Конвенциям и их осуществлению.

106. Комитет **приветствовал** вступление в силу Конвенции о согласовании для трех новых стран (Ирана (Исламской Республики), Марокко и Таджикистана). Кроме того, Комитет **поддержал** решение Административного комитета Конвенции о рассмотрении возможности разработки новых приложений к Конвенции, касающихся процедур пересечения границ в морских портах, а также показателей эффективности их применения.

107. Комитет настоятельно **рекомендовал** Договаривающимся сторонам продолжать проводить систематические обзоры осуществления приложений 8 и 9 к Конвенции с целью облегчения контроля за выполнением этих двух наиболее важных приложений.

108. В ответ на просьбу о предоставлении обновленных сведений о более ранних конвенциях, которые до сих пор не вступили в силу, Комитет был **проинформирован** о том, что еще не вступила в силу Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, подписанная в Женеве 9 февраля 2006 года.

I. Перевозка опасных грузов

Документация: ST/SG/AC.10/C.3/90 и Add.1, ST/SG/AC.10/C.3/92 ST/SG/AC.10/C.4/54, ST/SG/AC.10/C.4/56, ST/SG/AC.10/42 и Add.1–3, ECE/TRANS/WP.15/222, Corr.1 и 2, Add.1 и Add.1/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/224, ECE/TRANS/WP.15/226, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 и Add.1 и 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, ECE/ADN/27, Corr.1, Add.1 и Add.1/Corr.1, ECE/ADN/29, ECE/ADN/31, ECE/TRANS/242; ECE/TRANS/243

109. Комитет **отметил**, что Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещания 23 июня – 2 июля 2014 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/90 и Add.1) и 1–9 декабря 2014 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/92). Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции провел совещания 2–4 июля 2014 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/54) и 10–12 декабря 2014 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/56).

110. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции провел свою седьмую сессию 12 декабря 2014 года в целях рассмотрения работы обоих подкомитетов за двухгодичный период 2013–2014 годов (см. доклад ST/SG/AC.10/42). Он принял рекомендации (ST/SG/AC.10/42/Add.1-3), которые будут отражены в публикациях, запланированных секретариатом на 2015 год (девятнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций по перевозке опасных грузов – Типовые правила; шестое пересмотренное издание Рекомендаций по перевозке опасных грузов, Руководство по испытаниям и критериям; шестое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции).

111. Комитет **отметил**, что число Договаривающихся сторон ДОПОГ по-прежнему насчитывает 48. Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ, принятые на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола. Его участниками стали тридцать три Договаривающиеся стороны. Комитет **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны ДОПОГ, которые еще не присоединились к Протоколу о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ от 1993 года (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, бывшую югославскую Республику Македония, Исландию, Казахстан, Мальту, Марокко, Сербию, Таджикистан, Тунис, Турцию, Украину, Хорватию и Черногорию), принять необходимые

меры для присоединения к Протоколу, с тем чтобы обеспечить его вступление в силу.

112. Комитет **отметил** также, что в июне 2014 года к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) присоединилась Бельгия, в результате чего число его Договаривающихся сторон достигло 18.

113. Г-н Жозе Альберту-Франку (Португалия), Председатель WP.15, **проинформировал** Комитет об основных результатах работы WP.15 в 2014 году. Комитет **отметил**, что проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые в 2012, 2013 и мае 2014 года для предполагаемого вступления в силу 1 января 2015 года и воспроизведенные в документах ECE/TRANS/WP.15/222, Corr.1 и 2, ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 и Corr.1, были представлены Генеральному секретарю правительством Португалии, а затем препровождены Генеральным секретарем Договаривающимся сторонам для принятия. Они были сочтены принятыми 1 октября 2014 года и вступят в силу 1 января 2015 года. Исходя из этого, секретариат опубликовал новое сводное издание ДОПОГ 2015 года (ECE/TRANS/242, Vol. I и II).

114. Аналогичным образом были сочтены принятыми 1 октября 2014 года для вступления в силу 1 января 2015 года проекты поправок к прилагаемым к ВОПОГ Правилам, которые были приняты в 2012 и 2013 годах и январе 2014 года и воспроизводятся в документе ECE/ADN/27. Другие поправки, принятые в августе 2014 года и воспроизведенные в документах ECE/ADN/27/Corr.1 и ECE/ADN/27/Add.1 и Add.1/Corr.1, также были распространены для принятия и вступления в силу 1 января 2013 года. Исходя из этого, секретариат опубликовал новое сводное издание ВОПОГ 2015 года (ECE/TRANS/243, Vol. I и II).

115. Комитет **отметил**, что Совместным совещанием Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозке опасных грузов, самой Рабочей группой и Совместным совещанием экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, были приняты другие проекты поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ для предполагаемого вступления в силу 1 января 2017 года.

116. Комитет **напомнил**, что Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозке опасных грузов приступило к осуществлению экспериментального проекта по созданию базы данных, в котором в обязательном порядке будут вноситься сведения о происшествиях, связанных с перевозкой опасных грузов внутренним транспортом, и информация по оценке рисков. Была достигнута договоренность о том, что секретариат может обслуживать эту базу данных и предоставлять государствам-членам доступ к ней через веб-сайт ЕЭК ООН. КВТ рекомендовал Договаривающимся сторонам МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ активно участвовать в этом проекте с целью внесения в базу данных всех соответствующих сведений, которые необходимы для принятия решений в отношении разработки мер регулирования на основе анализа рисков и оценки (ECE/TRANS/240, пункт 79). На веб-сайте ЕЭК ООН размещена новая версия модуля базы данных для реализации экспериментального проекта на основе данных, предоставленных восемью государствами-членами, которые решили принять в нем участие. Комитет **отметил**, что на своей сессии весной 2015 года Совместное совещание рассмотрит различные возможные способы ввода сведений в базу данных и извлечения информации. Три возможных варианта представлены в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52. В отношении предлагаемой базы данных, в которую в обязательном порядке будут вноситься сведения о происшествиях, связанных с перевозкой опасных

грузов внутренним транспортом, и информация по оценке рисков, Комитет **предложил** государствам-членам рассмотреть варианты ввода сведений в базу данных и извлечения информации, представленные в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52, до сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ весной 2015 года, с тем чтобы принять решение о последующей деятельности, и **призвал** тех, кто еще не стал участниками этого проекта, внести в него своей вклад.

117. В ответ на просьбу о предоставлении обновленных сведений о более ранних конвенциях, которые до сих пор не вступили в силу, Комитет был **проинформирован** о том, что, помимо Протокола о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ от 1993 года (см. выше), до сих пор не вступила в силу Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ). КГПОГ была принята КВТ 10 октября 1989 года и открыта для подписания 1 февраля 1990 года.

Ж. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Документация: ECE/TRANS/WP.11/224, ECE/TRANS/WP.11/226, ECE/TRANS/WP.11/231

118. Комитет **отметил**, что предложенные поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), которые были приняты на шестьдесят девятой сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) в 2013 году, будут считаться вступившими в силу 31 марта 2015 года, если не поступит никаких возражений.

119. Комитет **отметил** также, что на своей семидесятой сессии в 2014 году WP.11 приняла новые всеобъемлющие положения в отношении испытания оборудования, которое может использоваться как для охлаждения, так и нагревания, и решила запретить использование изотермических транспортных средств с нежесткими стенками (кузовов с брезентовым верхом) для перевозок СПС по истечении соответствующего переходного периода (ECE/TRANS/WP.11/231, приложение I).

120. Кроме того, Комитет **отметил**, что WP.11 обсудила свои процедуры принятия решений и создала неофициальную рабочую группу под руководством Бельгии для более подробного анализа этого вопроса и представления выводов WP.11.

121. Комитет **отметил** важность охвата интермодальных перевозок Соглашением СПС. В настоящее время СПС не применяется, если перевозка включает морской участок протяженностью более 150 км. Это означает, что перевозка скоропортящихся пищевых продуктов, включающая морской отрезок из Роттердама в Ньюкасл, не подпадает под сферу действия СПС, в то время как к такому же грузу, перевозимому через Кале в Дувр, СПС применяется.

122. Комитет **далее отметил**, что СПС не содержит определение термина "скоропортящиеся пищевые продукты" и не применяется к перевозке свежих фруктов и овощей.

123. Комитет **отметил**, что WP.11 обсудила различные варианты расширения сферы охвата СПС, с тем чтобы Соглашение распространялось также на свежие фрукты и овощи, в том числе посредством включения приложения, рекоменду-

ющего, а не предписывающего температурный режим перевозки фруктов и овощей, либо заключения многосторонних соглашений в соответствии со статьей 7 Соглашения среди стран, желающих расширить сферу действия СПС за счет свежих фруктов и овощей.

124. Комитет **отметил** также, что Исполнительный секретарь ЕЭК ООН направил в министерства иностранных дел Договаривающихся сторон СПС письмо с просьбой указать наименование компетентного органа, уполномоченного подписывать любые будущие многосторонние соглашения от имени их страны.

125. Комитет **с удовлетворением отметил**, что в январе 2015 года к СПС присоединилась Саудовская Аравия, в результате чего число Договаривающихся сторон достигло 49.

126. Комитет **одобрил** принятие WP.11 на своей последней сессии в 2014 году плана работы на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/WP.11/231, приложение III), который должен заменить проект плана работы для WP.11, содержащийся в документе ECE/TRANS/2014/26.

К. Транспортная статистика и данные

Документация: неофициальный документ № 12

127. Комитет был **проинформирован** о деятельности в области статистики транспорта и ходе осуществления программ обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2015 году в соответствии с резолюциями № 261 и 262, принятыми на его семьдесят шестой сессии в 2014 году (неофициальный документ № 12).

VIII. Вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 6 повестки дня)

128. Комитет **был проинформирован** секретариатом о вопросах, вытекающих из последних решений ЕЭК ООН, ЭКОСОС и других органов и конференций Организации Объединенных Наций, которые представляют интерес для Комитета.

IX. Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2014 году (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/18, ECE/TRANS/2015/19

129. Комитет **приветствовал** всеобъемлющий доклад о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2014 году по административному сопровождению 58 конвенций, соглашений и другого рода правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-

правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств; **счел важным** активизировать техническую помощь странам, которые хотят присоединиться к этим транспортным конвенциям или улучшить их применение, и **просил** секретариат изучить вопрос о возможности создания механизмов, таких как целевой фонд, для сбора средств на эти цели.

130. Комитет **принял во внимание** информацию об ожидаемых трудностях в работе КВТ и его вспомогательных органов в 2015 году, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2015/19, и **просил** секретариат изучить инновационные пути укрепления поддержки Комитета и его вспомогательных органов, а также договорных органов правовых документов, относящихся к их компетенции, и представить свои выводы в качестве официального документа на следующей сессии Комитета.

X. Вопросы для одобрения Комитетом и вопросы информационного характера: утверждение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/147, ECE/TRANS/WP.5/56, ECE/TRANS/WP.6/167, ECE/TRANS/WP.11/231, ECE/TRANS/WP.15/224, ECE/TRANS/WP.15/226, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 и Add.1 и 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, ECE/TRANS/WP.24/135, ECE/TRANS/WP.29/1108, ECE/TRANS/WP.29/1110, ECE/TRANS/WP.29/1112, ECE/TRANS/WP.30/272, ECE/TRANS/WP.30/274, ECE/TRANS/WP.30/276, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117 и Corr.1 и 2, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/119, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/AC.3/20, ECE/TRANS/SC.1/S/394, ECE/TRANS/SC.2/222, ECE/TRANS/SC.3/197

131. Комитет **одобрил** в целом доклады и деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить необходимые ссылки в полный текст доклада КВТ на основе соответствующих аннотаций, содержащихся в аннотированной повестке дня.

XI. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/20

132. Комитет **рассмотрел** документ ECE/TRANS/2015/20, в котором отражены итоги совещаний, проведенных Бюро Комитета по внутреннему транспорту в 2014 году. Комитет **ознакомился** с решениями Бюро по соответствующим пунктам повестки дня.

133. Комитет далее **отметил**, что утверждение доклада о работе его семьдесят седьмой сессии будет ограничено принятием перечня основных решений, а полный текст доклада Комитета будет распространен на более позднем этапе.

XII. Деятельность Комиссии и доклад Комитета Исполнительному комитету (пункт 10 повестки дня)

134. Комитет был **проинформирован** о подготовке к шестьдесят шестой сессии Европейской экономической комиссии, которая состоится 14–16 апреля 2015 года в Женеве. Комитет **дал указания** своему Председателю по ключевым положениям доклада (который должен быть подготовлен в консультации с секретариатом) Исполнительному комитету ЕЭК ООН на одной из его будущих сессий.

XIII. Перечень публикаций на период 2016–2017 годов (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/21

135. Комитет **одобрил** планируемый перечень публикаций на двухгодичный период 2016–2017 годов и просил секретариат продолжать усилия по выпуску публикаций в печатном виде.

XIV. Расписание совещаний в 2015 году (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/22

136. Комитет **утвердил** перечень совещаний в 2015 году и с января по март 2016 года (ECE/TRANS/2015/22) с некоторыми изменениями (будет издано в качестве документа ECE/TRANS/2015/22/Rev.1).

XV. Изменения на транспорте в Европейском союзе (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2015/23

137. Комитет **был проинформирован** представителем Генерального директора по мобильности и транспорту Европейской комиссии о наиболее важных законодательных и стратегических инициативах в области транспорта, которые были предприняты Европейским союзом в 2014 году.

XVI. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума (пункт 14 повестки дня)

138. Комитет **был проинформирован** представителем Международного транспортного форума о последних изменениях, связанных с работой этого форума.

XVII. Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета (пункт 15 повестки дня)

139. Комитет **был проинформирован** представителями других организаций об их деятельности за последнее время, которая представляет интерес для Комитета.

XVIII. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 16 повестки дня)

140. Комитет **отметил**, что его семьдесят восьмую сессию ориентировочно планируется провести в Женеве 23–25 февраля 2016 года.

XIX. Утверждение перечня основных решений семьдесят седьмой сессии (пункт 17 повестки дня)

141. Комитет **утвердил** перечень основных решений своей семьдесят седьмой сессии (неофициальный документ № 14 КВТ (2015 год)).

Приложение

Сегмент по вопросам политики на тему: "Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи" (24 февраля 2015 года)

Выводы Председателя

I. Введение

1. На открытии заседания с основным докладом выступил г-н Николя Мейлан, главный консультант по практике в области энергетики и транспорта, "Фрост энд Салливан", Франция. Затем было проведено два заседания по группам, на которых с докладами выступили высокопоставленные докладчики: г-н Николай Асаул, заместитель министра транспорта Российской Федерации; г-н Янош Монигл, главный инженер по планированию транспортных систем, "ФОМТЕРВ", Венгрия; г-н Войко Оберснел, магистр наук, мэр города Риека, Хорватия; г-н Йос Артс, Управление дорожной сети и водного хозяйства, Нидерланды; г-н Юрий Ильин, заместитель мэра, город Алматы, Казахстан; г-н Грегори Димитриадис, Председатель правления и генеральный управляющий Организации городского транспорта Афин, Греция; и г-н Блэз Хохштрассер, генеральный директор Главного управления транспорта, кантон Женева, Швейцария. После этого выступили г-жа Изабель Дорлиа-Пузе, супрефект из Сен-Жульен-ан-Женева, супрефектура Сен-Жульен-ан-Женева, и г-н Робер Штайн, инженер, генеральный управляющий, "Каргокап ГмБХ", Германия.

2. В начале сегмента по вопросам политики вступительные заявления сделали г-н Кристиан Фриис-Бах, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН; г-н Маттиас Риндеркнехт, Почетный председатель сегмента по вопросам политики, Председатель Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ), руководитель Отдела международных дел, Федеральное управление транспорта, Швейцария; директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар. В роли модератора сегмента выступил г-н Маттиас Риндеркнехт. В этом мероприятии приняли участие более 170 участников из 44 стран, включая 13 стран за пределами региона ЕЭК, Европейскую комиссию и 36 международных и неправительственных организаций.

3. 2015 год стал важной вехой: именно в этом году планируется завершить заключительные переговоры по новой программе мер (в виде ЦУР) в области устойчивого развития на период после 2015 года. Несмотря на неоспоримость важной роли транспорта и мобильности для ускорения достижения целей устойчивого развития, включение приоритетов транспорта в ЦУР будет зависеть от итогов вышеупомянутых заключительных переговоров.

4. Открывая доступ к рынкам и производственно-сбытовым цепям, транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии и выступает локомотивом устойчивого роста. В силу этого транспорт оказывает воздействие на социальную, экономическую и экологическую устойчивость и служит одним из факторов ее обеспечения. Однако для полной реализации возможностей со-

действия устойчивому развитию и сокращению масштабов нищеты необходима твердая политическая воля, с тем чтобы разорвать связь между экономическим ростом и такими его последствиями, как загрязнение воздуха и дорожно-транспортные происшествия. Благодаря обеспечению более безопасной, экологичной и эффективной мобильности транспортный сектор может решить эти проблемы, позволив в то же время осуществить переход к устойчивому обществу и городам с низким уровнем выбросов углерода. Таким образом, выбор темы "Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи" для сегмента по вопросам политики в этом году служит напоминанием о том, что транспорт имеет первостепенное значение в повестке дня в области устойчивого развития на период после 2015 года.

5. Устойчивый транспорт и устойчивая мобильность лежат в основе работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), который является уникальным межправительственным органом в области внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, перевозок опасных грузов, правил, касающихся транспортных средств, и упрощения процедур пересечения границ) и, таким образом, играет ключевую роль в деятельности, связанной с конвенциями и соглашениями по вопросам транспорта.

II. Основные выводы

6. Участники сегмента по вопросам политики согласились с тем, что в целом наблюдается быстрый рост городов в развивающихся странах и что обусловленные этим ускоряющийся спрос на грузовые перевозки и потребности личной мобильности неизбежно ведут к увеличению числа автомобилей в частной собственности и интенсивности их эксплуатации. Эти тенденции с некоторыми вариациями наблюдаются как в развитых, так и в развивающихся странах. Без инновационной транспортной политики масштабы индивидуального использования автомобилей будут продолжать расти со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями, такими как перегруженность дорог, загрязнение окружающей среды, повышение рисков с точки зрения безопасности и т.д. В ответ на это многие страны применяют экономические инструменты, например "налоги на пробки", в целях поощрения отказа от использования индивидуального автотранспорта либо освобождение от уплаты налогов и ценовое субсидирование в случае транспортных средств с нулевым или низким уровнем выбросов для стимулирования активного спроса на новые технологии.

7. Ниже приведены общие выводы, сделанные по итогам обсуждений. Особую тревогу вызывает широко распространенная тенденция, когда стремительная автомобилизация зачастую происходит одновременно с бурным ростом городов, что приводит к острым проблемам загрязнения, оказывающим значительное воздействие на здоровье человека и состояние окружающей среды, как это имеет место в случае Алматы, где причиной более 80% загрязнения служит автотранспорт.

8. Одним из способов борьбы с проблемами подобного рода являются диверсификация энергетической базы транспорта и активизация рынка электрических транспортных средств через развитие инфраструктуры и применение стратегий стимулирования. В Роттердаме – одном из ведущих городов, где наиболее широко используется электрический транспорт, голландское правительство способствует электрической мобильности за счет снижения налоговых ставок

для электрических и гибридных транспортных средств, а также устанавливает зарядные станции общего пользования по всему городу на улицах и автостоянках в рамках программы развития национальной сети пунктов подзарядки.

9. Вместе с тем, хотя переход на электромобили позволит сократить выбросы углерода, это не решит проблему ограниченного пространства для индивидуального автотранспорта и парковки автомобилей. Для реализации этой задачи постоянно разрабатываются альтернативные способы перемещения людей и товаров в городских условиях. Меняется существующая практика, например, все более широкое распространение получают обмен транспортными средствами – автомобилями, скутерами и велосипедами – или совместное использование автомобилей, и благодаря новым технологиям/ИТС и социальным сетям привлекательность таких решений быстро растет.

10. Другим, более традиционным способом урегулирования проблемы нехватки пространства является развитие общественного транспорта. В расширенном районе Женевы, где пространство – дефицитный "товар", а трансграничная мобильность – главная особенность экономической жизни, соблюдается принцип мультимодальности или даже "динамической мультимодальности", когда ежедневно в зависимости от того, куда пассажиры направляются и что им приходится переносить, способ передвижения может меняться. Результат: создаются интеллектуальные городские транспортные системы, позволяющие беспрепятственно использовать несколько видов транспорта, чтобы добраться до места назначения. Еще одним наглядным примером надлежащей практики служит Будапешт, где Ассоциации городского и пригородного транзита удается координировать работу и управлять всеми видами городского и пригородного транспорта "как единым целым" благодаря таким мерам, как обновление парка транспортных средств и развитие единой электронной платежной системы для всех видов общественного транспорта.

11. Аналогичным образом на примере Афин можно продемонстрировать, насколько важны стратегии регулирования спроса для того, чтобы обратить негативные тенденции вспять. Эта цель достигается путем реорганизации автобусной сети для стимулирования интермодальности, реализации политики предоставления новых услуг для мотивирования пассажиров и изменения имиджа транспортной администрации под лозунгом «Транспорт для Афин: "один город – одна сеть"». Другие меры предусматривают использование смарт-технологий и инноваций. Все это способствует формированию более позитивного общественного мнения о преобразованной транспортной системе, что позволило также улучшить финансовые показатели компании.

12. Инновации не ограничиваются частным сектором, а нуждаются в надлежащих правительственных мерах, направленных на поощрение, ускорение внедрения и поддержку благоприятных изменений при сдерживании нежелательных тенденций. Эти меры могут касаться разработки и осуществления политики или регулирования и реформирования институциональных механизмов. Например, без всякого сомнения, необходимо провести реформирование и реорганизацию системы управления дорожным движением, железнодорожного движения и всех сфер транспортной деятельности. Вместе с тем эти реформы сопряжены с риском, поскольку они могут серьезным образом отразиться на показателях эффективности транспортной отрасли страны и в конечном счете на экономике и обществе в целом. Поэтому к инновациям нужно подходить взвешенно и системно. Важность институционального фактора в поиске эффективных решений была продемонстрирована на примере Москвы, где для реализации транспортной политики и координации действий между федеральными,

региональными и местными органами власти был создан специальный орган – Дирекция московского транспортного узла. Ключевой проблемой является пересечение юрисдикций, что служит лишним напоминанием о том, что границы между понятиями "местный, национальный и международный" очень относительны, а разница между "первой милей" и "последней милей" зачастую весьма условна.

13. Именно увязка между первой и последней милями позволила Риеке продемонстрировать эффективность мер, принимаемых в этом историческом портовом городе для улучшения автомобильных и железнодорожных соединений во внутренних районах Хорватии, а также с остальной частью Центральной Европы, причем без ущерба для внутренней городской мобильности в Риеке и реализации задач, намеченных в четком плане развития транспорта, играющего большую роль в экономическом возрождении.

III. Заключение

14. В заключение участники сегмента по вопросам политики выделили следующие задачи:

- беспрепятственный доступ к системам транспорта и мобильности требует интеграции на всех уровнях – городском, пригородном, региональном, национальном и международном;
- в будущем необходимо уделять значительно больше внимания сосуществованию моторизованного и немоторизованного способов передвижения, когда пешеходы и велосипедисты одновременно пользуются инфраструктурой и результатами территориального планирования, поскольку они активно способствуют улучшению своего здоровья и формированию жизнеспособной окружающей среды, но без ущерба для собственной безопасности;
- общественный транспорт по-прежнему играет первостепенную роль в деле перехода к устойчивому развитию транспорта и поэтому требует значительных усилий как в плане транспортного обеспечения, так и изменения восприятия и поведения пассажиров;
- особые задачи стоят перед портовыми городами, а также в сфере трансграничной мобильности и городской логистики;
- важную роль в формировании согласованного национального подхода для обеспечения устойчивого городского транспорта и мобильности играют министерства транспорта;
- новые технологии сопряжены с проблемами, но при этом они создают и уникальные возможности.

15. Для успешной трансформации транспортных систем в целях решения задач эффективного перемещения людей и товаров в будущем нужно учиться на чужом опыте и адаптировать полученные знания к конкретным местным условиям. Для этого необходимо обмениваться передовой практикой и распространять ее.

16. Используемые подходы обусловлены не только технологическим развитием: по существу очень часто самые эффективные решения принимаются на политическом уровне или формируются в результате институциональных/юрисдикционных преобразований. Для того чтобы правительства были в аван-

гарде этого процесса, требуются постоянный анализ текущих тенденций, а также меры, предусматривающие оптимальные способы стимулирования, ускорения и поддержки наиболее приемлемых изменений на соответствующем уровне. Такие реформы могут быть масштабным, даже рискованным делом с огромными последствиями для национальной экономики и поэтому должны планироваться на профессиональной основе. Усилиям могут помочь обмены информацией об опыте различных правительств, и важную роль в этом может сыграть секретариат ЕЭК ООН.

17. Участники сегмента по вопросам политики четко обозначили роль, которую может играть КВТ в качестве международной платформы для предоставления помощи директивным органам, распространения передовой практики, создания потенциала и проведения аналитических исследований. По этой причине КВТ решил регулярно анализировать изменения в сфере городской мобильности и транспорта в увязке с концепцией устойчивости и, в частности, с учетом взаимосвязей между городскими, региональными, национальными и международными транспортными сетями и услугами и с этой целью поручил секретариату внимательно отслеживать ситуацию.
