

Резолюция министров

«Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности»

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

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

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

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

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

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

признавая уникальную роль Комитета по внутреннему транспорту не только как специализированного межправительственного органа, занимающегося вопросами внутреннего транспорта, но и как центра, к ведению которого относятся конвенции Организации Объединенных Наций, создавшие и

продолжающие формировать основополагающие международные правовые рамки для внутреннего транспорта во всем мире,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

подчеркивая важность автомобильной культуры, способствующей развитию безопасной и экологически устойчивой транспортной системы, в целях повышения безопасности движения, инфраструктуры и транспортных средств, а также для эффективного решения вопросов, касающихся специализированной подготовки водителей, усталости водителя и вождения в состоянии опьянения или под воздействием медикаментов, путем формирования при этом всеобъемлющих нормативных рамок в области безопасности и охраны окружающей среды, относящихся к ведению Комитета и его вспомогательных органов,

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

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

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

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

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

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

с удовлетворением отмечая роль Комитета в содействии согласованию и созданию стимулирующей нормативно-правовой базы в качестве одного из ключевых элементов для использования в полной мере преимуществ технологических инноваций во всех областях внутреннего транспорта, и в частности правил в области транспортных средств и автоматизированных систем на транспортных средствах, а также настоятельно призывая Комитет и его

вспомогательные органы найти краткосрочные решения, в том числе общее толкование, с тем чтобы эти достижения можно было реализовать,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

транспортный форум, Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), речные комиссии и пр.,

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

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

в полной мере поддерживая основные цели работы Комитета, а именно: улучшение транспортного сообщения через согласованное на международном уровне развитие инфраструктуры внутреннего транспорта, обеспечение эффективных транспортных услуг и беспрепятственного пересечения границ, повышение качества интермодальных услуг, облегчение международных наземных перевозок и связей между морскими портами и внутренними регионами, сокращение выбросов парниковых газов и уровня загрязнения воздуха/шумового загрязнения, расширение возможностей для мобильности, снижение числа ДТП со смертельным исходом и травматизмом, – особо отмечая значение нормативно-правовой базы по вопросам безопасности дорожного движения и перевозки опасных грузов как одного из важнейших факторов обеспечения безопасности на транспорте,

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

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

постановляем:

1. *просить* Европейскую экономическую комиссию и Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций рассмотреть вопрос о том, чтобы Комитет представлял на ежегодной основе доклад Комиссии и для информирования ЭКОСОС, не изменяя при этом организационную структуру секретариата ЕЭК ООН, функции планирования бюджета по программам и надзорные механизмы, с тем чтобы Комитет мог эффективно реагировать на потребности в сфере внутреннего транспорта на глобальном уровне, уделяя особое внимание глобальному регулятивному управлению на основе конвенций ООН по транспорту и других инструментов,

2. *предпринять усилия* для решения проблем устойчивого развития мобильности и внутреннего транспорта, в частности в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития, путем оказания поддержки межправительственному многопрофильному сотрудничеству по вопросам транспорта и в смежных сферах на основе платформы Комитета по внутреннему транспорту, а также уделяя должное внимание важности мобилизации ресурсов и согласования финансовых потоков с задачами устойчивого развития,

3. *рекомендовать* государствам-членам мобилизовать все соответствующие заинтересованные стороны как из государственного, так и негосударственного секторов, с тем чтобы они продолжили участие в работе Комитета, активизировали усилия по созданию внутреннего транспорта, который мы хотим видеть в будущем, и присоединились к проектам КВТ и другим связанным с транспортом инициативам в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития, а также Глобальной повестки дня в области изменения климата и Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения,
4. *предпринять усилия* для решения проблем, возникающих в результате изменения климата, уделять особое внимание поощрению развития устойчивого транспорта и обеспечить безопасность и пропускную способность международных транспортных коридоров путем поддержки межправительственного многопрофильного сотрудничества по вопросам транспорта и в смежных сферах на основе платформы Комитета по внутреннему транспорту,
5. *предложить* государствам-членам, заинтересованным сторонам, Комитету и его вспомогательным органам, а также Специальному посланнику Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения руководствоваться безопасным системным подходом, содействовать разработке добровольных целевых параметров и показателей безопасности дорожного движения и активизировать свои коллективные усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения на всех видах внутреннего транспорта, приняв, в частности, согласованные и эффективные меры для сокращения уровня смертности на дорогах в два раза к 2020 году,
6. *рекомендовать* государствам – членам Организации Объединенных Наций, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта,
7. *заявить* о своей готовности внедрять и поощрять технологические изменения на всех видах внутреннего транспорта, в частности путем дальнейшей интеграции вопросов, связанных с интеллектуальными транспортными системами и автоматизированным вождением, в работу Комитета и его вспомогательных органов, а также посредством стимулирования перехода к цифровому документообороту, прежде всего в секторе международных перевозок,
8. *призвать* Комитет и его вспомогательные органы продолжать улучшать устойчивое транспортное сообщение на международном, региональном, национальном и городском уровнях путем содействия межправительственному диалогу по вопросам политики в рамках своего нынешнего мандата, а также посредством использования своего мобилизующего потенциала для объединения ключевых заинтересованных сторон, оперативного распространения передового опыта и своевременного представления адресных аналитических документов,
9. *способствовать* улучшению регионального и межконтинентального транспортного сообщения, уделяя особое внимание проекту Евро-азиатских транспортных связей и участию в реализации инициативы «Один пояс – один путь» посредством координации политики, а также содействуя обеспечению бесперебойных перевозок,
10. *выразить* убежденность в том, что активное участие в работе Комитета и его вспомогательных органов может принести беспрецедентные выгоды для правительств,
11. *принять во внимание* необходимость дальнейших усилий по определению приоритетов и оптимизации работы Комитета и его вспомогательных органов ввиду ограниченности ресурсов путем налаживания стратегического диалога и

разработки стратегии КВТ, учитывающей решения, изложенные в настоящей резолюции,

12. *просить* секретариат ЕЭК ООН подготовить доклад о ходе осуществления решений, содержащихся в настоящей резолюции, на основе реализации стратегии КВТ, которая будет принята Комитетом, а также о ходе работы в области устойчивой мобильности и внутреннего транспорта и представить этот доклад Комитету для рассмотрения на одной из его будущих сессий, но не позднее 2020 года.