

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Проект годового доклада о деятельности
вспомогательных органов Комитета в 2017 году****Проект годового доклада о деятельности
Отдела устойчивого транспорта Европейской
экономической комиссии Организации Объединенных
Наций в 2017 году****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится краткая информация о достижениях Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов по перевозке опасных грузов (ПОГ) и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) Организации Объединенных Наций.

Некоторые из совещаний вспомогательных органов Комитета и Комитета экспертов ЭКОСОС проходят ближе к концу года, и поэтому в проект годового доклада, представленный на перевод в декабре, могут быть внесены изменения до сессии Комитета, которая состоится в феврале. Тем не менее секретариат стремится подготовить как можно более полный проект. Полная версия доклада вместе с содержащимися в нем фотографиями будет представлена на ежегодной сессии Комитета в неофициальном документе.

С учетом растущего внимания со стороны международного сообщества, и в частности Организации Объединенных Наций, к достижению ЦУР Комитет, возможно, пожелает

- **приветствовать** усиление внимания в докладе к связи между деятельностью Отдела устойчивого транспорта и целями в области устойчивого развития;



- **высказать замечания** по существу, а также по формату изложения проблем, достижений и вызовов; и
- **сформулировать рекомендации** относительно улучшения наглядного представления этих результатов и использования годового доклада в будущем.

I. Введение

1. Отдел устойчивого транспорта является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК, его 20 рабочих групп, Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) и 12 договорных органов, которые проводят регулярные встречи в целях обновления и изменения правовых документов Организации Объединенных Наций, относящихся к сфере их ответственности. Кроме того, в сотрудничестве с Отделом транспорта ЭСКАТО он обслуживает Проектную рабочую группу по облегчению перевозок Специальной программы для стран Центральной Азии (СПЕКА). Отдел также является учреждением – исполнителем проекта Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Европейское региональное бюро ВОЗ для Европы, Отдел транспорта и Отдел окружающей среды ЕЭК выполняют функции секретариата Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). С 1999 года Отдел за счет внебюджетных ресурсов обеспечивает секретариатское обслуживание системы МДП. С мая 2015 года Отдел за счет внебюджетных ресурсов обеспечивает секретариатское обслуживание Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

2. КВТ является единственным в своем роде межправительственным органом Организации Объединенных Наций, занимающимся исключительно вопросами внутреннего транспорта, главная цель которого заключается в обеспечении безопасного, эффективного и экологически чистого развития внутреннего транспорта. Основное внимание КВТ и его вспомогательные органы уделяют оказанию содействия в осуществлении 58 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, формирующих международный правовой режим функционирования внутреннего транспорта, по вопросам автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок, а также перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Эта деятельность проводится в виде диалога по вопросам политики и нормативно-правовой работы, аналитической деятельности, а также мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи. Принимаемые Отделом решения непосредственно влияют на повседневную жизнь людей и функционирование предприятий во всем мире.

3. В ходе совместной семьдесят девятой сессии КВТ (21–24 февраля 2017 года, Женева) и празднования семидесятой годовщины Комитета министры транспорта из стран региона ЕЭК и договаривающихся сторон конвенций, находящихся в ведении КВТ, провели совещание на уровне министров «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН», чтобы отметить и оценить его вклад, внесенный в прошлом, и принять решение в отношении его будущей миссии.

4. Совещание министров завершилось подписанием резолюции (ECE/TRANS/ 2017/2). КВТ приветствовал и одобрил резолюцию «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» и заявил о приверженности выполнению решений, содержащихся в этой резолюции.

5. В решениях, содержащихся в резолюции министров, выражена решимость КВТ:

а) предпринимать 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 в области устойчивого развития (решение 2);

b) уделять особое внимание поощрению развития устойчивого транспорта для решения проблем, возникающих в результате изменения климата (решение 3);

c) содействовать повышению безопасности 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 (решение 4);

d) обеспечить дальнейшую интеграцию вопросов, связанных с интеллектуальными транспортными системами и автоматизированным вождением, в работу Комитета и его вспомогательных органов, а также стимулировать переход к цифровому документообороту, прежде всего в секторе международных перевозок (решение 7); и

e) способствовать улучшению регионального и межконтинентального транспортного сообщения (решение 9).

6. Другие важные события, произошедшие в ходе сессии, включали четыре параллельных мероприятия высокого уровня: Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения; Конференция ЕЭК/ЮНЕП по экспорту подержанных автомобилей; Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту; и Рабочее совещание Исламского банка развития и ЕЭК по укреплению потенциала в контексте транспортных конвенций Организации Объединенных Наций.

7. Была организована выставка и выпущена брошюра, иллюстрирующие 70-летнюю историю деятельности Комитета.

8. Решения КВТ были направлены на то, чтобы усилить роль Комитета в достижении всех связанных с транспортом целей в области устойчивого развития, например предложив рабочим группам КВТ рассмотреть вопрос о пересмотре их круга ведения, с тем чтобы конкретно отразить цели, связанные с транспортом (решение 6 КВТ).

II. Окружающая среда и транспорт

9. Отдел окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК сотрудничают в проведении обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД). Сотрудники по вопросам транспорта активно участвовали в подготовке миссий по установлению фактов и составлению обзоров транспортного сектора для стран в процессе проведения ОРЭД. На основе анализа транспортного сектора, который включал анализ возможных стратегий в области транспорта с использованием инструмента ForFITS модели выбросов CO₂, были сделаны выводы и рекомендации для национальных властей. Кроме того, сотрудники участвовали в соответствующих мероприятиях по наращиванию потенциала (декабрь 2017 года, Тбилиси) с участием государственных должностных лиц из стран, которые прошли или намереваются провести обзоры ОРЭД, обеспечивая увязку анализа и рекомендаций, содержащихся в главе ОРЭД, посвященной транспорту, с достижением целей в области устойчивого развития в соответствующих странах. ОРЭД адресованы главным образом государственным должностным лицам, международным финансовым учреждениям, межправительственным и неправительственным организациям, гражданскому обществу, исследователям и деловому сектору.

10. Транспортный обзор, анализ и рекомендации, изложенные в главах ОРЭД, имеют отношение к целям 3, 9, 11, 12 и 13 в области устойчивого развития.

Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

11. В Париже был вновь дан старт эстафете Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) как одному из главных мероприятий по осуществлению Парижской декларации о транспорте, охране здоровья и окружающей среде. Кроме того, в 2017 году в Мангейме (Германия) отмечалось 200-летие изобретения дрезины – предшественника современного велосипеда. 21 сентября 2017 года в этом городе была проведена «эстафета» ОПТОСОЗ по теме «Езда на велосипеде и ходьба пешком обеспечивают взаимосвязь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды». Как это уже стало традицией для «эстафет» ОПТОСОЗ, рабочее совещание началось с передачи эстафетной палочки представителями г. Владивостока (Российская Федерация), где проводилась предыдущая «эстафета», представителям г. Мангейма. В рамках «эстафеты» транспортная система Мангейма была проанализирована на предмет выбросов CO₂ при помощи инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS).

12. В 2017 году ежегодный симпозиум ОПТОСОЗ сосредоточил внимание на обеспечении экологически устойчивой мобильности и содействии развитию более эффективных транспортных систем: инновации и согласование политики в качестве факторов, способствующих созданию экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта. В ходе симпозиума были рассмотрены проблемы и передовая практика в следующих областях:

a) управление мобильностью с учетом разнообразных потребностей различных групп пользователей;

b) внедрение передовых информационных систем управления мобильностью на основе информационно-коммуникационных технологий, обеспечивающих уменьшение дорожных заторов в городах, сокращение загрязнения и положительное воздействие на здоровье человека;

c) создание платформ на основе информационных технологий, что в свою очередь способствует формированию условий для инновационной практики, например совместного использования автомобиля – поочередного использования автомобиля и велосипеда – бесперебойных интермодальных маятниковых поездок; и

d) устойчивые виды корпоративной практики и схемы мобильности, которые стимулируют выбор сотрудниками компаний экологически чистых и благоприятных для здоровья видов передвижения и могут оказать соответствующее измеримое воздействие на спрос в области мобильности.

13. Деятельность в рамках ОПТОСОЗ имеет отношение к целям 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 и 17 в области устойчивого развития.

III. Укрепление потенциала и техническая помощь

14. В 2017 году деятельность Отдела по оказанию технической помощи включала реализацию проектов по укреплению потенциала, оказание консультативных услуг и проведение рабочих совещаний, цель которых заключалась в укреплении национальных потенциалов для присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций, относящимся к ведению КВТ, и их осуществления. Секретариат предоставлял государствам-членам консультативные услуги по транспортной проблематике, занимался совместной организацией рабочих совещаний, осуществлял проекты по укреплению потенциала и по развитию инфраструктуры в субрегионе. Ожидается, что в результате реализации двух проектов по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения (SafeFITS и укрепление национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения в отобранных развивающихся

странах и странах с переходной экономикой) в распоряжении государств-членов появится инструментарий, необходимый для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения. На совещании Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ, проходившем в сентябре 2017 года в Астане, состоялось обсуждение следующих вопросов: а) способы достижения целей в области устойчивого развития транспорта, регионального транспортного сообщения, б) транзит и более полная интеграция развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с) укрепление потенциала стран – участниц СПЕКА в интересах улучшения статистических показателей в области национальных автотранспортных перевозок и безопасности дорожного движения. В этом году ориентация на осязаемые результаты в рамках субрегиональных инфраструктурных проектов, т.е. проектов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), ТЕА и ТЕЖ, получила подтверждение в исследованиях и на тематических рабочих совещаниях; региональное сотрудничество в транспортном секторе (ОЧЭС, «ЕвроМед», ТЮЮВЕ) направлено на совершенствование интермодальных перевозок, повышение стыкуемости, облегчение пересечения границ и поощрение сотрудничества и интеграции в области транспорта.

А. Евро-азиатские транспортные связи

15. В 2017 году был завершен этап III ЕАТС. Главная цель заключалась в том, чтобы повысить оперативный потенциал и стыкуемость наземных транспортных маршрутов между Азией и Европой. В рамках этапа III основное внимание было уделено анализу тенденций в области торговли, оценке грузовых потоков между Азией и Европой, сопоставительному анализу сроков доставки и расходов по различным маршрутам, учету графиков и координации тарифов для внутренних видов транспорта, а также оценке физических и нефизических препятствий для международных перевозок внутренним транспортом.

16. В ходе этапа III были подготовлены анализ ССВУ и рекомендации в целях укрепления оперативного потенциала и стыкуемости наземных транспортных маршрутов между Азией и Европой. В частности, анализ ССВУ увязал вопросы, которые, как признано, имеют большое значение для развития и функционирования наземных маршрутов ЕАТС, например доступ к рынкам для стран, не имеющих выхода к морю, дорожно-транспортное сообщение, контейнерные маршрутные поезда, железнодорожные реформы, согласование и упрощение процедур на внутренних маршрутах, универсальные правовые режимы или инфраструктура. В рекомендациях, основанных на анализе ССВУ, указаны меры, которые должны осуществляться правительствами, межправительственными и неправительственными организациями и деловым сообществом по таким направлениям, как: а) разработка транспортной политики в целом; б) институциональные реформы и упрощения процедур торговли; и с) совершенствование инфраструктуры.

17. Когда они будут осуществлены, эти меры помогут повысить оперативный потенциал и связанность наземных транспортных маршрутов между Азией и Европой, а также помогут странам на этих маршрутах (включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю) добиться прогресса в реализации, как минимум, следующих задач в области устойчивого развития:

а) задачи 8.1 путем активизации усилий по упрощению процедур торговли за счет ускорения таможенной очистки грузов на границах и обеспечения надежности и правовой определенности для торговцев и операторов;

б) задач 9.1 и 9.а путем повышения надежности инфраструктуры и создания сетей региональной и трансграничной инфраструктуры;

с) задачи 9.3 путем модернизации имеющейся инфраструктуры, например электрификации железнодорожных линий;

- d) задачи 11.a путем планирования и развития транзитной инфраструктуры, связывающей сельские и пригородные районы с городами;
- e) задачи 17.14 путем выработки на региональном уровне последовательной политики в области упрощения процедур торговли и транзита.

В. Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности Специальной программы ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА)

18. Двадцать вторая сессия Тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ) была проведена в Астане 1 и 2 ноября 2017 года. Эта сессия была проведена Министерством по инвестициям и развитию Казахстана в качестве принимающей стороны и совместно организована ЕЭК и ЭСКАТО. Участвовали представители Афганистана, Казахстана, Таджикистана и Туркменистана, а также Исламского банка развития. Обсуждались такие темы, как улучшение региональных связей (развитие инфраструктуры, устранение узких мест), международный транзит (упрощение процедур пересечения границ), сбор статистики транспорта и безопасность дорожного движения. В рамках всех тем рассматривались связанные с транспортом цели в области устойчивого развития. ТРГ приняла программу работы на 2017–2018 годы, причем большинство мероприятий связаны с оказанием помощи странам в достижении целей в области устойчивого развития. ТРГ-УТТВ призвала страны – участницы СПЕКА:

- a) добиться дальнейшего прогресса в деле присоединения к транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций и их осуществления;
- b) и далее содействовать развитию международных автомобильных и железнодорожных перевозок; и
- c) принимать меры по повышению надежности и достоверности статистических данных для отслеживания хода достижения целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом.

19. Непосредственно после сессии ТРГ-УТТВ Министерство по инвестициям и развитию Казахстана и Отдел устойчивого транспорта организовали Рабочее совещание СПЕКА по связанным с транспортом целям в области устойчивого развития (2–3 ноября 2017 года). В нем приняли участие около 50 представителей стран-членов СПЕКА, а именно Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, и Беларуси, Российской Федерации и Сербии, а также ЭСКАТО, ЕЭК, Программы развития Организации Объединенных Наций в Казахстане, Международного транспортного форума, Всемирного банка, Азиатского банка развития и Исламского банка развития. Цель этого рабочего совещания заключалась в укреплении знаний стран СПЕКА и восточно-европейских стран о целях в области устойчивого развития, связанных с транспортом. Как таковое это рабочее совещание помогло участникам понять, каким образом упомянутые цели затрагивают их повседневную жизнь и как они могут извлечь пользу из деятельности, связанной с этими целями. Ключевым аспектом данного рабочего совещания был обмен информацией и опытом участников, в том что касается сбора информации и отчетности по целям в области транспорта. Страны СПЕКА представили нынешнюю ситуацию в области безопасности дорожного движения и автомобильных перевозок, а также примеры успешного опыта в области сбора и распространения данных.

20. В своей деятельности ТРГ-УТТВ стремится внести вклад в достижение целей 3, 9 и 11 в области устойчивого развития.

С. Проекты Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

1. Деятельность в рамках проекта ТЕА в 2017 году

21. Шестьдесят восьмая сессия Руководящего комитета ТЕА состоялась в Женеве 20 и 21 февраля, а его шестьдесят девятая сессия – в Сараево 6–8 ноября 2017 года. Был принят измененный стратегический план по проекту ТЕА на 2017–2021 годы (СП). С учетом мероприятий, предусмотренных в СП, также было принято Соглашение о целевом фонде ТЕА на 2017–2021 годы.

22. В соответствии с решениями, которые были приняты на шестьдесят восьмой сессии Руководящего комитета ТЕА, ЕЭК наняла управляющего проекта и координатора стратегии. Оба должностных лица отвечают за реализацию проекта и руководство Центральным управлением (ЦУП).

23. 4–7 июня 2017 года в Дубровнике, Хорватия, состоялось двадцать четвертое ежегодное совещание зоны V ПООДС (международной Программы обмена опытом в области дорожного строительства) и ТЕА. Оно было посвящено одной из приоритетных тем проекта ТЕА, а именно стандартам технического обслуживания автомобильных дорог и магистралей. Представители стран – участниц проекта ТЕА и транспортных управлений четырех штатов Соединенных Штатов Америки обменялись опытом и информацией о передовой практике финансирования строительства, реконструкции и технического обслуживания дорог;

24. 7 ноября 2017 года в Сараево состоялся семинар по вопросам функционирования и финансирования национального управления автодорожной инфраструктурой. Своим опытом поделились более 20 экспертов из стран – участниц ТЕА и Европейского союза.

2. Деятельность в рамках проекта ТЕЖ в 2017 году

25. Сорок вторая сессия Руководящего комитета ТЕЖ состоялась в Белграде 3 и 4 апреля, а его сорок третья сессия – в Женеве 27 ноября 2017 года. В Белграде было официально открыто и начало работу ЦУП ТЕЖ.

26. Доклад по этапу I Генерального плана ТЕЖ для высокоскоростной железнодорожной магистрали был представлен, окончательно доработан и утвержден с учетом замечаний, представленных членами Руководящего комитета.

27. Деятельность в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ имеет отношение к целям 3 и 9 в области устойчивого развития.

IV. Автомобильный транспорт

28. В разрастающихся городах и сельских районах основным средством индивидуального и коммерческого транспорта являются легковые автомобили, большегрузные автотранспортные средства и автомагистрали. Автомобилизация опережает предложение новых или расширенных дорог, а транспортные заторы стали проблемой в крупных городах. Учитывая, что, как ожидается, к 2030 году шесть из десяти человек будут проживать в городах, негативные последствия урбанизации, как ожидается, усилятся, если не будут приняты меры по их преодолению.

29. Помимо строительства новых дорог, правительства в регионе ЕЭК инвестируют средства в улучшение систем общественного транспорта. Эти подходы согласуются с целью 9 (Индустриализация, инновации и инфраструктура) и целью 11 (Устойчивые города и населенные пункты) Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Задача 9.1 состоит в том, чтобы развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки

экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех. Задача 11.2 – к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

30. В последнее время технологический прогресс не ограничивается искусственным интеллектом и автоматизацией транспортных средств. Быстрыми темпами происходит компьютеризация процессов, процедур и документов. Задача 8.2 в рамках цели, касающейся достойной работы и экономического роста, предусмотренной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, состоит в том, чтобы добиться повышения производительности в экономике посредством диверсификации, технической модернизации и инновационной деятельности, в том числе путем уделения особого внимания секторам с высокой добавленной стоимостью и трудоемким секторам.

31. На протяжении многих лет ЕЭК через Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) содействует развитию и облегчению международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. В 2017 году мы содействовали возобновлению внимания и приверженности или их продолжению в следующих областях:

a) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

- Вступление в силу 5 декабря 2017 года поправки к СМА, предложенной правительством Норвегии, о продлении маршрута E134 до Вассума через Дрёбак, и поправки к СМА, предложенной правительствами Финляндии и Норвегии, о продлении маршрута E45 от Каресуандо (Швеция) через Кааресуванто, Палойэнсуу, Хетту (Финляндия) и Кёутукейну до Алты (Норвегия).

b) Многостороннее соглашение о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБУС»)

- Решение членов SC.1 возобновить работу по завершению подготовки проекта Соглашения «ОмниБУС» в 2018 году.

c) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года и Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR), 2008 года

- В ходе 112-й сессии SC.1 ЕЭК в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) организовала специальное совещание по e-CMR для подведения итогов и определения будущих направлений деятельности в области разработки электронных накладных. Это совещание получило положительные отклики, и в 2018 году будет организовано последующее совещание.

V. Безопасность дорожного движения

A. Безопасные будущие системы внутреннего транспорта

32. В 2017 году Отдел устойчивого транспорта работал над двумя проектами по оказанию технической помощи в области безопасности дорожного движения: в одном из них сделан особый акцент на оказании технической помощи и наращивании организационного потенциала, а в другом – на понимании и моделировании решений основных вопросов политики в области безопасности дорожного движения.

33. Цель модели безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» заключалась в оказании содействия принятию основанных на знаниях решений по вопросам транспортной политики, способствующих сокращению количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Планировалось, что SafeFITS будет использоваться правительствами и директивными органами как развитых, так и развивающихся стран главным образом для принятия решений о наиболее подходящей политике и мерах в области безопасности дорожного движения, направленных на достижение ощутимых результатов в сфере ее повышения. В основу модели положены данные о динамике безопасности дорожного движения за длительный период времени и взаимосвязях между несколькими ее параметрами; как ожидается, она позволит получать информацию о результативности различных сценариев безопасности дорожного движения в зависимости от выбранной политики и принимаемых мер.

34. Для получения отзывов о модели SafeFITS и обсуждения статистики безопасности дорожного движения и разработки моделей ЕЭК и МСАТ организовали «круглый стол» по SafeFITS (30 июня 2017 года, Женева) для представителей научного сообщества по безопасности дорожного движения, международных организаций, академических кругов, международных финансовых учреждений и т.д. В ходе «круглого стола» два известных эксперта по вопросам безопасности дорожного движения представили доклады по итогам экспертных обзоров SafeFITS. Участники пришли к выводу, что необходимо значительное улучшение сбора и распространения глобальных данных о безопасности дорожного движения, и рекомендовали обновить проект модели SafeFITS.

35. В течение лета 2017 года первоначальный вариант веб-приложения был окончательно доработан и готов для проведения испытаний. В ходе пилотных испытаний, проведенных в Албании и Грузии, данное приложение было протестировано и доработано (до опубликования на веб-сайте ЕЭК). В этом смысле с помощью модели SafeFITS были протестированы рекомендации, определенные в рамках проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», и достигнут синергизм между двумя проектами, реализуемыми под руководством ЕЭК. После пилотного тестирования и внесения коррективов будет начат этап полномасштабного использования, а затем будет обеспечен открытый доступ к модели SafeFITS.

36. Ежегодно или раз в два года должен осуществляться пересмотр всех компонентов SafeFITS (база данных и статистические модели) в целях отражения любых новых событий в области безопасности дорожного движения и использования преимуществ все более надежных данных по мере их появления.

37. Деятельность по проекту SafeFITS имеет отношение к задаче 3.6 и цели 11.

В. Обследования состояния безопасности дорожного движения, финансируемые по линии Счета развития Организации Объединенных Наций

38. Цель проекта заключается в том, чтобы помочь правительствам укрепить потенциал в области управления безопасностью дорожного движения и эффективно решить проблему улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения. Наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности в странах-получателях определяются в рамках обследований состояния безопасности дорожного движения (ОСБДД). На основе их выводов проводятся национальные рабочие совещания по наращиванию потенциала, на которых специалисты проходят дополнительную подготовку по вопросам, касающимся соответствующих приоритетных областей, выявленных в ходе обследований. В ходе второго цикла рабочих совещаний по наращиванию потенциала рассматриваются вопросы о присоединении к право-

вым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, относящиеся к областям, определенным в ходе обследований, а также вопросы их осуществления. В этом смысле проект поможет странам (Албании, Вьетнаму, Грузии и Доминиканской Республике) в укреплении национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения. Кроме того, проект поможет странам в повышении осведомленности общественности о проблемах безопасности дорожного движения и информировании государственных и неправительственных секторов о необходимости постановки амбициозных целей в области безопасности дорожного движения, а также принятия конкретных мер для их достижения.

39. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК руководит осуществлением данного проекта в сотрудничестве с ЭКЛАК и ЭСКАТО. В 2016 году во всех четырех странах были проведены миссии по установлению фактов, созданы национальные группы и начата подготовка к проведению ОСБДД. В 2017 году были созданы группы национальных консультантов для подготовки проектов национальных докладов по ОСБДД. С учетом приоритетных областей рабочие совещания по наращиванию потенциала были проведены в Ханое (12–13 января 2017 года) и Хошимине (16–17 января 2017 года) во Вьетнаме. Кроме того, консультативные совещания по основным выводам ОСБДД во Вьетнаме и рабочие совещания по наращиванию потенциала в области аудита безопасности дорожного движения были проведены в период 12–20 июня 2017 года в Ханое и в период 19–27 июня 2017 года в Хошимине. На основе предварительных выводов ОСБДД рабочее совещание по наращиванию потенциала было проведено 26–27 апреля 2017 года в Качрети, Грузия. В рамках национального рабочего совещания по наращиванию потенциала по вопросам устойчивой мобильности, логистики и безопасности дорожного движения в Доминиканской Республике (19–20 апреля 2017 года) были проведены заседания, посвященные правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и диалогу по вопросам политики на основе выводов ОСБДД. Национальные рабочие совещания по наращиванию потенциала в Албании и Доминиканской Республике и представление и издание ОСБДД во всех странах-бенефициарах будут завершены к ноябрю 2017 года, и реализация данного проекта будет завершена в декабре 2017 года.

40. Этот проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), дополняется ОСБДД, которые проводятся в Африке (Камеруне и Уганде) при поддержке Специального посланника в рамках текущего сотрудничества между ЕЭК, Специальным посланником и ЭКА. ОСБДД также включает в себя разработанную ВОЗ Оценку системы неотложной помощи, которая помогает получить представление о национальной или региональной системе оказания неотложной помощи, выявить пробелы и определить приоритеты развития системы. Вместе с представителями Албании и Грузии заинтересованные стороны по вопросам безопасности дорожного движения из Камеруна и Уганды активно участвовали в рабочем совещании по правовым документам Организации Объединенных Наций в области транспорта – инструмент для более эффективного управления безопасностью дорожного движения (5–7 июля 2017 года, Женева).

41. Целью СРООН является финансирование проектов развития потенциала в приоритетных сферах повестки дня Организации Объединенных Наций в области развития, которые приносят пользу развивающимся странам и странам с переходной экономикой. Эти проекты служат естественным продолжением нормативной и директивной деятельности региональных комиссий и вполне совпадают с деятельностью по оказанию технической помощи Отдела устойчивого транспорта. Зная о том, что наращивание потенциала, техническая помощь и обмен передовым опытом имеют огромное значение для стран с переходной экономикой, Отдел устойчивого транспорта будет и впредь представлять предложения по проектам для будущего финансирования по линии СРООН.

42. Деятельность в рамках проекта ОСБДД, финансируемого по линии СРООН, имеет отношение к задаче 3.6 и цели 11.

С. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения

43. Реагируя на глобальный кризис безопасности дорожного движения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун 29 апреля 2015 года объявил о назначении г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения. Мандат Специального посланника предусматривает оказание помощи в мобилизации на постоянной основе политических усилий, повышение уровня информированности о конвенциях Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения и их пропаганду, а также пропаганду необходимости надлежащего финансирования безопасности дорожного движения в мире.

44. Полный отчет о деятельности Специального посланника см. в документе ECE/TRANS/2018/11.

45. Деятельность Специального посланника по безопасности дорожного движения согласуется с двумя задачами, предусмотренными в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Первой задачей является задача 3.6, которая предусматривает сокращение вдвое во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Вторая задача – задача 11.2: предоставить всем доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасность дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, с уделением при этом особого внимания нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

Д. Достижения в области нормативного регулирования безопасности дорожного движения

46. Многие воспринимают как должное обеспечение безопасных, эффективных, надежных и устойчивых перевозок, но немногие задумываются о том, почему автодорожные сети должны функционировать именно таким образом. Однако растущее количество транспортных средств, водителей и пассажиров на дороге, а также активное развитие внутренней и международной торговли и наращивание грузоперевозок не позволяют забывать о важнейшем значении обеспечения безопасности дорожного движения в мире. В 2017 году ЕЭК продолжила работу по этому важному вопросу. Она была направлена на дальнейшее содействие достижению целей Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и недавно согласованной отдельной задачи 3.6 в рамках цели 3 (Здравоохранение), поставленной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. С учетом этой задачи ЕЭК работала, руководствуясь Планом действий в области безопасности дорожного движения, содержащего 11 конкретных целей, касающихся пяти основных компонентов Десятилетия действий Организации Объединенных Наций.

47. С учетом вышеизложенного далее перечисляются основные достижения ЕЭК в области безопасности в 2017 году:

а) Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам:

- проверка около 5 000 дорожных знаков и сигналов на дорогах Договаривающихся сторон с использованием разработанной ЕЭК веб-платформы;

- разработка более 130 рекомендаций, направленных на совершенствование Конвенции и активизацию ее осуществления;
- почти завершенная разработка электронной системы e-CoRSS (электронная Конвенция о дорожных знаках и сигналах).
 - б) Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах:
 - утверждение окончательного доклада своим вышестоящим органом – Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1).
 - с) Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки:
 - официальный запрос правительства Ливана с предложением по поправке, допускающей присоединение Ливана к Соглашению ЕСТР;
 - согласие Группы экспертов по ЕСТР рассмотреть предложение по поправке, касающееся нового добавления 1С по «интеллектуальным» тахографам, на ее совещаниях в 2018 году.

VI. Аналитическая деятельность и соответствующие издания

A. Аналитическая работа и работа в области укрепления потенциала

48. В 2017 году Рабочая группа КВТ по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), являющаяся аналитическим центром Отдела устойчивого транспорта, продолжила:

- а) подготовку в сотрудничестве с ОПТОСОЗ общеевропейского генерального плана для велосипедного движения;
- б) разработку международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры для Азии и Европы на основе применения географической информационной системы (ГИС) в целях отслеживания изменений транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК, а также реализации новых проектов в сотрудничестве с Исламским банком развития;
- с) укрепление сообщения между странами Южной и Центральной Азии, в частности странами, не имеющими выхода к морю, и наименее развитыми странами, в целях их присоединения к субрегиональным и региональным транспортным и торговым сетям в сотрудничестве с ЭСКАТО;
- д) проведение рабочих совещаний по наращиванию потенциала по темам «Коридоры транспортной инфраструктуры в Азии и Европе» и «Мобильность как услуга» в ходе сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта;
- е) подготовку публикации «Тенденции и экономика транспорта в 2016 году: инновационные инструменты финансирования транспортной инфраструктуры»; она приняла решение о том, что следующая публикация будет посвящена теме «Мобильность как услуга».

49. Деятельность WP.5 имеет отношение к целям 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 и 13.

В. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним

50. Группа экспертов:

- а) составляла перечни транспортных сетей в регионе ЕЭК, подверженных изменению климата, включая карты «горячих точек»;
- б) применяла или разрабатывала модели, методологии, программные средства и оптимальную практику с целью решения проблемы потенциальных и/или чрезвычайных опасностей (например, высоких температур и наводнений) для отдельных объектов инфраструктуры внутреннего транспорта в регионе;
- в) составила подборку исследований примеров практического опыта по вопросам возможных экономических, социальных и экологических последствий воздействия изменения климата.

51. Деятельность Группы экспертов имеет отношение к целям 9, 11 и 13.

С. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры

52. Группа экспертов:

- а) выявляла модели, методологии, инструменты и надлежащую практику для оценки, расчета и анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта;
- б) выявляла терминологию, используемую в регионе ЕЭК в связи с затратами на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта, и, по возможности, подготовит глоссарий согласованной терминологии с соответствующими пояснениями;
- в) собирала и анализировала данные для подготовки сравнительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК по каждому виду внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт), включая интермодальные терминалы, грузовые/логистические центры и порты.

53. Деятельность Группы экспертов имеет отношение к целям 9, 11 и 12.

VII. Статистика транспорта

54. В 2017 году Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) продолжала обсуждать вопрос о роли, которую она может играть в отношении Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Также продолжалось обсуждение вопроса о следующем пересмотре Глоссария по статистике транспорта, работа над которым будет завершена в предстоящие годы. В июне 2017 года была издана публикация «UNECE 2017 Inland Transport Statistics for Europe and North America» (Статистика внутреннего транспорта ЕЭК ООН для Европы и Северной Америки за 2017 год).

55. В ходе своей шестьдесят восьмой сессии в июне 2017 года WP.6 провела рабочее совещание по источникам данных для статистики железнодорожного транспорта на тему «Повышение качества данных в области статистики железнодорожного транспорта: обмен информацией о национальной практике». Это рабочее совещание стало первым в серии рабочих совещаний ЕЭК по статистике транспорта. На нем выступили представители национальных статистических управлений, министерств транспорта и международных организаций железнодорожного транспорта, и в завершение работы была проведена дискуссия, на которой присутствовали все участники. Рабочее совещание явилось полезным

шагом на пути к расширению обмена информацией между различными провайдерами и пользователями данных о железнодорожном транспорте и должно рассматриваться в качестве части текущего процесса коммуникации по этой тематике, который ЕЭК будет укреплять и впредь. У ЕЭК есть свои планы в части вышеупомянутого пересмотра Глоссария по статистике транспорта и деятельности других соответствующих рабочих групп в целях дальнейшего расширения процесса коммуникации и сотрудничества между странами по сбору статистических данных о железнодорожном транспорте.

56. И наконец, в связи с ежегодным совещанием Рабочей группы по транспорту СПЕКА 1–3 ноября 2017 года в Астане было организовано рабочее совещание по наращиванию потенциала в странах – участницах СПЕКА. Оно было посвящено теме сбора и распространения статистических данных по автомобильному транспорту и безопасности дорожного движения. Программа рабочего совещания предусматривала широкий обмен передовым опытом между странами-участницами, а также представление ряда докладов секретариата о наиболее эффективных методах сбора и распространения данных статистики транспорта.

57. Деятельность в рамках WP.6 способствует реализации:

- a) задачи 3.6 – сбор данных о 3.6.2 (безопасность дорожного движения);
- b) задачи 9.1 – сбор данных о 9.1.2 (объемы пассажирских и грузовых перевозок);
- c) задачи 11.2 – предоставлять данные, касающиеся 11.2.1 (доступность общественного транспорта)

VIII. Железнодорожный транспорт

A. Повышение эффективности на железнодорожном транспорте

58. В своей деятельности Рабочая группа по железнодорожному транспорту по-прежнему уделяла большое внимание повышению эффективности и достижению целей в области устойчивого развития. В этом году были приняты дальнейшие поправки к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и продолжено сотрудничество с Центром передового опыта ЕЭК по государственно-частному партнерству. В рамках продолжающейся работы по обзору железных дорог было проведено рабочее совещание по реформе на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК, и на основе итогов данного рабочего совещания и предыдущих мероприятий впоследствии была подготовлена соответствующая публикация.

59. После создания в предыдущие годы центра мониторинга безопасности на железных дорогах, была обновлена и введена в действие онлайн-платформа для этой деятельности, что позволит государствам-членам и другим заинтересованным сторонам использовать этот механизм для обмена передовым опытом. Было продолжено обсуждение вопросов безопасности на железных дорогах с уделением особого внимания тому, как обеспечить безопасность инфраструктуры и операций.

60. В 2016 году были опубликованы обновленные показатели производительности железных дорог, и Рабочая группа обсудила информацию, которая была получена от государств-членов, с уделением особого внимания повышению эффективности работы в этом секторе.

61. Эта деятельность сказывается на усилиях по реализации задач в рамках целей 8, 9 и 11.

В. Группа экспертов по единому железнодорожному праву

62. В рамках повышения эффективности железнодорожных перевозок между Азией и Европой Группа экспертов по единому железнодорожному праву подготовила в период действия своего мандата правовые положения, касающиеся договора перевозки и, в частности, прав и обязанностей сторон договора перевозки, документации, ответственности, заявления претензий и отношений между перевозчиками в рамках единого железнодорожного права. Она учла передовую практику, уже реализованную в рамках Конвенции ЦИМ/КОТИФ, Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и других международных транспортных конвенций. Группа также подготовила основные принципы системы управления для единого железнодорожного права.

63. В 2017 году Группа сосредоточила свое внимание на:

а) координации подготовки и/или рассмотрения уже подготовленных документов, необходимых для железнодорожных перевозок, соответствующими международными ассоциациями, имеющими отношение к железнодорожной отрасли, с учетом проекта правовых положений;

б) мониторинге результатов проверок проектов правовых положений и подготовке рекомендаций.

64. Деятельность Группы экспертов имеет отношение к целям 9 и 11.

С. Новая конвенция для облегчения пересечения национальных границ железнодорожным транспортом и его пассажирами и их багажом

65. После подготовленных соответствующими и заинтересованными сторонами в 2016 году первоначальных проектов всеобъемлющего правового документа, который может охватывать все виды пограничного контроля, связанные с международной перевозкой пассажиров и их багажа, была подготовлена «дорожная карта» для завершения разработки конвенции. В соответствии с «дорожной картой» в 2017 году в проект текста были внесены дополнительные изменения, и, как ожидается, работа над правовым текстом будет завершена к концу 2017 года.

IX. Внутренний водный транспорт

А. Международные мероприятия высокого уровня и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

66. В 2017 году деятельность КВТ и его вспомогательных органов, Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была посвящена основным проблемам и возможностям внутреннего водного транспорта.

67. Конференция высокого уровня «Курс на Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: роль, проблемы и возможности внутреннего водного транспорта» была проведена 22 февраля 2017 года в ходе празднования семидесятой годовщины КВТ. Она отметила инициативы, направленные на повышение роли внутреннего водного транспорта и расширение возможностей для его развития на глобальном уровне: обмен передовым опытом, поощрение интермодального характера перевозок внутренним водным транспортом и эффективное реагирование на новые требования рынка.

68. Международная конференция по внутреннему водному транспорту «Соединение внутренним судоходством» будет организована совместно Министер-

ством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши и КВТ во Вроцлаве (18–19 апреля 2018 года, Польша). Специальная группа, созданная в рамках SC.3, занимается подготовкой этой конференции, в частности проекта декларации министров.

69. Эта деятельность, в глобальных рамках, связана с целями 8, 9, 11, 13 и 14 в области устойчивого развития.

В. Изменения в нормативной базе

70. В 2017 году SC.3 приняла поправки к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). Эти поправки являются результатом текущей деятельности государств-членов по развитию европейских внутренних водных путей международного значения и поддерживаются все большим числом Договаривающихся сторон Соглашения СМВП, которое составило 19 после присоединения в 2017 году Польши. В 2017 году был опубликован третий пересмотренный вариант Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»), вносящий свой вклад в поправки. Эта деятельность соответствует целям 8, 9 и 11 в области устойчивого развития. Обновленная информация содержится в онлайн-базе данных «Синей книги» (www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html).

71. SC.3 приняла второй пересмотренный вариант Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е в качестве резолюции № 87.

72. SC.3 и ее вспомогательные органы продолжали прилагать усилия по осуществлению и обновлению пятого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), что соответствует целям 7, 9 и 11 в области устойчивого развития. Деятельность включает:

а) поправки к ЕПСВВП-5, в том числе новые положения, касающиеся судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива, которые были приняты в качестве резолюции № 88;

б) пересмотр правил «Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)» на основе ЕПСВВП-5, Инструкций по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям, и новых изменений в государствах-членах. В 2018 году эта работа будет продолжена;

в) обновленный вариант документа о ходе осуществления ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями;

г) рабочее совещание на тему «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям: осуществление и перспективы на будущее», состоявшееся в ходе шестьдесят первой сессии SC.3. На этом рабочем совещании было подчеркнуто, что основная практическая ценность унифицированных правил плавания по внутренним водным путям состоит в обеспечении согласованных стандартов в области безопасности судоходства. Обсуждались пути включения положений ЕПСВВП в национальное законодательство, их ценность для оценки профессиональной квалификации судоводителей, а также возможные пути для того, чтобы сделать эти Правила более жизнеспособными, и дальнейшие изменения.

73. В соответствии с целями 9 и 11 в области устойчивого развития SC.3 и SC.3/WP.3 продолжили работу по согласованию технических предписаний для судов внутреннего плавания, содержащихся в приложении к пересмотренной резолюции № 61, на общеевропейском уровне, в частности с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), правилами речных комиссий и национальным законодательством. Рабочие группы также рассмотрели передовой опыт в области кон-

троля за плавучими объектами и стоечными судами, а также в области модернизации и переоборудования старых флотов.

74. Прогулочное плавание вносит свой вклад в достижение целей 8, 9 и 12 в области устойчивого развития; SC.3 приняла поправки к резолюции № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (МУС)» и пересмотрела справочное руководство по применению резолюции № 40. Рабочая группа продолжила работу над онлайн-базой данных об образцах МУС (см. www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html).

С. Группы экспертов

75. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свои двадцать пятое и двадцать шестое совещания 13 июня и 3 октября 2017 года. Группа рассмотрела предложения по поправкам к ЕПСВВП, согласованию положений ЕПСВВП и СИГВВП, а также возможному обновлению ЕПСВВП с учетом последних изменений в работе речных комиссий.

76. Десятое совещание Группы добровольцев по резолюции № 61 было проведено 2 и 3 октября 2017 года. Группа завершила подготовку глав, посвященных особым положениям, применяемым к судам, эксплуатируемым в зонах плавания 3 и 4, судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С, и оборудованию для обработки хозяйственно-бытовых сточных вод. Она обсудила дальнейшую работу по согласованию технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания и содержащихся в резолюции № 61, с новой Директивой 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года и стандартом ЕС-ТТСВП. Группа экспертов приступила к подготовке сводного текста приложения к резолюции № 61.

77. В соответствии с решением SC.3 была создана новая неофициальная рабочая группа по прогулочному плаванию; эта группа провела свое первое совещание 2 и 3 августа 2017 года в Женеве. Деятельность Группы будет сосредоточена на сфере применения резолюции № 40; выдаче и признании МУС, в частности на европейских внутренних водных путях; содействии осуществлению резолюции № 40 и развитию водного туризма; и передовой практике в области профессиональной подготовки и сертификации лиц, управляющих прогулочными судами, и связанных с этим вопросах.

Д. Укрепление потенциала

78. Рабочее совещание по техническим предписаниям для судов было проведено 15 февраля 2017 года в ходе пятидесятой сессии SC.3/WP.3. На нем была рассмотрена нынешняя ситуация и последние изменения, связанные с техническими предписаниями для судов внутреннего плавания, был проведен обмен информацией о наилучшей практике и последних изменениях и были выявлены потребности и проблемы государств-членов, Европейского союза и речных комиссий. Обсуждались следующие темы:

а) существующие стратегии, нормативно-правовые рамки и технические правила для судов в Европейском союзе, бассейнах Рейна, Дуная и Савы, а также на Черном море, Азовском море и прибрежных маршрутах Каспийского моря;

б) новые типы судов, использующих в качестве топлива СПГ, суда типа «река–море»; и

в) проблемы для существующих судов, которые могли бы быть рассмотрены на общеевропейском уровне.

79. Рабочее совещание по теме «Внутренние водные пути и порты: мосты к развитию интермодальности» состоялось 14 июня 2017 года в ходе пятьдесят первой сессии SC.3/WP.3. Рабочее совещание обсудило такие вопросы, как актуализация роли внутренних водных путей в качестве ключевого элемента сектора интермодальных цепочек поставок, содействие привлекательности данного сектора на рынке, укрепление связей между внутренним водным транспортом и другими видами транспорта и укрепление роли портов категории E в контексте СМВП, и способствовало достижению целей 8, 9 и 11 в области устойчивого развития. Для дальнейшего рассмотрения были предложены следующие вопросы:

- a) обеспечение соответствующих условий судоходства на основных судоходных реках и решение проблем, связанных с изменением климата;
- b) обеспечение высококачественной инфраструктуры и развития внутренних водных путей международного значения с уделением внимания надлежащей системе интермодальных связей;
- c) сокращение заторов и решение экологических проблем путем усиления переориентации на внутренний водный транспорт;
- d) поощрение инноваций, распространение цифровых технологий и реагирование на новые требования рынка, а также другие соответствующие вопросы.

X. Интермодальные перевозки

80. Интермодальные перевозки по-прежнему являлись ключевым фактором обеспечения решения на грузовом транспорте задач, поставленных в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. После проведения в 2016 году рабочего совещания по вопросу о том, каким образом инновации в области интермодальных перевозок могут способствовать устойчивому развитию, в 2017 году рабочее совещание было посвящено вкладу железнодорожного транспорта и компьютеризированных документов в развитие интермодальных перевозок.

81. Проводилась дальнейшая работа по модернизации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Кроме того, была начата работа по подготовке руководящих принципов разработки национальных генеральных планов развития логистики, подготовке исследования по интермодальным терминалам и осуществлению Кодекса практики по укладке грузов в контейнеры (Кодекс ГТЕ).

82. Эта деятельность имеет отношение к целям 9 и 11 в области устойчивого развития.

XI. Упрощение пересечения границ и МДП

A. Расширение географического охвата

83. 5 июня 2017 года Индия присоединилась к Конвенции МДП, в результате чего общее число Договаривающихся сторон Конвенции составило 71. С присоединением в 2016 году Китая и Пакистана общая численность населения этих трех стран составила 40% мирового населения, что открывает широкие возможности для значительного роста системы МДП в предстоящие годы. В качестве первого шага Китай и Пакистан уполномочили национальные объединения выдавать книжки МДП и действовать в качестве гаранта. Кроме того, Пакистан находится в процессе отбора своих первых уполномоченных держателей книжек МДП.

В. Повышение прозрачности

84. Достигнут прогресс в деле повышения прозрачности системы гарантий МДП благодаря предоставлению Административному комитету МДП (АС.2) дополнительных возможностей для рассмотрения уже проверенных финансовых ведомостей, которые ежегодно представляются международными организациями, имеющими полномочия управлять международной системой гарантий, а также печатать и распространять книжки МДП, включая право ходатайствовать о проведении дополнительного рассмотрения. В то же время в предъявляемые международным организациям требования, касающиеся ведения учетной документации и привлечения независимого внешнего аудита, были внесены дополнительные изменения. После продолжительных обсуждений АС.2 на своей сессии в октябре 2017 года принял эти предложения вместе с большим пакетом различных предложений. Эти предложения были переданы Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для распространения и, в конечном итоге, принятия всеми Договаривающимися сторонами МДП.

С. Поддержка подготовки сотрудников таможенных органов по вопросам применения процедуры МДП

85. Участие секретариата МДП, в частности, в следующих национальных, региональных или глобальных семинарах:

а) Рабочем совещании по руководящим принципам Всемирной таможенной организации (ВТамО) в области транзита (23–27 января 2017 года, Ла-Пас);

б) Совещании высокого уровня для стран евро-азиатского региона по укреплению сотрудничества в решении вопросов, касающихся транзита, упрощения процедур торговли и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (7–9 марта 2017 года, Ханой);

в) Семинаре по вопросам автоматизации транзитных процедур и электронного обмена данными в контексте упрощения процедур торговли (19 и 20 апреля 2017 года, Стамбул);

г) Рабочем совещании по региональному компьютеризированному коридору МДП (11 и 12 мая 2017 года, Батуми);

д) Региональном рабочем совещании по повышению осведомленности об основных правовых документах Организации Объединенных Наций по автомобильному транспорту (4 июля 2017 года, Брюссель);

е) Глобальной конференции по вопросам транзита ВТамО (10 и 11 июля 2017 года, Брюссель);

ж) пятом совещания Межучрежденческой координационной группы по последующей деятельности и осуществлению Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 годов (3–5 октября 2017 года, Нью-Йорк).

Д. Компьютеризация МДП

86. Компьютеризация процедуры МДП получила дополнительный импульс в 2017 году, особенно в плане финансирования. Экспериментальный проект eTIR ЕЭК ООН/МСАТ, осуществлявшийся совместно Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, успешно завершился в феврале 2017 года, что привело к подписанию 26 сентября 2017 года пятилетнего Меморандума о взаимопонимании (MoU) по сотрудничеству между ЕЭК и МСАТ в области компьютеризации процедуры МДП. MoU дополняется соглашением о взносах (СВ), направлен-

ным на обеспечение полной компьютеризации процедуры МДП, которое было подписано в тот же день и на тот же срок. Соглашение о взносах должно поддерживать финансирование деятельности ЕЭК по проектам eTIR, такой как постоянное совершенствование и обслуживание международной системы eTIR. Кроме того, в октябре 2017 года на сессии Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), МСАТ подтвердил свою готовность внести изменения в СВ, если потребуются дополнительные средства для обеспечения быстрой разработки и внедрения новых функций международной системы eTIR, которые были запрошены Договаривающимися сторонами, участвующими в проектах eTIR.

87. Экспериментальный проект eTIR с участием Грузии и Турции по-прежнему осуществляется. Будут приложены усилия к тому, чтобы включить этот проект в общие усилия по полной компьютеризации процедуры МДП.

88. Группа экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) завершила свою работу и представила WP.30 первый проект нового приложения 11. В нем предлагаются правовые положения, касающиеся компьютеризации, для включения в текст Конвенции МДП. Приложение будет носить факультативный характер, и, таким образом, страны, еще не готовые к полной компьютеризации, смогут продолжать использовать систему МДП, основанную на бумажном формате, до того времени в будущем, когда они примут решение о согласии.

Е. Конвенция о согласовании

89. В 2017 году продолжались усилия по разработке нового приложения к Конвенции о согласовании, касающегося процедур пересечения границ в морских портах. В то время как некоторые делегации по-прежнему настаивали на актуальности новых проектов предложений, в частности для развития связей между портами и внутренними регионами в рамках производственно-сбытовой цепочки, другие делегации заявили, что они сомневаются в пользе проекта приложения 10, особенно если учитывать существующую Конвенцию по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации, и предупредили о том, что новое приложение может привести к правовой путанице или даже противоречиям. В заключение было констатировано, что, в полной мере выполнив четкий запрос со стороны КВТ и должным образом приняв во внимание все усилия, затраченные на данный момент при подготовке приемлемого проекта, ввиду декларативного и многословного характера текста можно сделать вывод о том, что для продолжения этой работы среди участников WP.30 нет достаточной поддержки.

Ф. Пассажирские железнодорожные перевозки

90. Несмотря на то, что сторонам до сих пор не удалось достичь консенсуса относительно необходимости разработки новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, был достигнут консенсус по ее тексту, включая заключительные положения. Ожидается, что WP.30 утвердит данный текст на своей сессии в феврале 2018 года, для последующего одобрения КВТ на его ежегодной сессии в 2018 году.

Г. Связь с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

91. Деятельность, относящаяся к упрощению процедур пересечения границ и Конвенции МДП, связана с достижением целей 9, 12 и 17 в области устойчивого развития.

ХII. Последние изменения правил в области транспортных средств

A. Соглашение 1958 года

92. В 2017 году вступили в силу пять новых правил Организации Объединенных Наций по транспортным средствам, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

а) Правила № 139 ООН, касающиеся систем вспомогательного торможения, которые были приняты на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривают повышение уровня безопасности в случае аварийного торможения;

б) Правила № 140 ООН, касающиеся электронного контроля устойчивости, которые были приняты на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривают автоматическое противодействие системы в случае маневров в процессе движения, когда водитель может утратить контроль над транспортным средством;

в) Правила № 141 ООН, касающиеся систем контроля давления в шинах, которые были приняты на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривают повышение уровня безопасности, снижение потребления топлива и уменьшение выбросов ПГ в случае снижения давления в отдельных шинах транспортного средства;

г) Правила № 142 ООН, касающиеся установки шин, которые были приняты на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривают требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств, связанных с использованием соответствующих шин;

е) Правила № 143 ООН, касающиеся модифицированных систем двухтопливных двигателей большой мощности, которые были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и предусматривают требования в отношении экологических характеристик, связанных с использованием альтернативных видов топлива в дополнение к дизельному топливу.

93. В уже действующие правила ООН в целях их обновления были внесены 107 поправок, которые позволили привести эти правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, WP.29 принял в марте 2017 года поправку к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления), содержащую положения по функциям автоматического управления рулевой колонкой с требованиями безопасности и соответствующими процедурами испытаний для систем удержания в пределах полосы движения, функций корректировочного рулевого управления и дистанционно управляемой парковки. Эти поправки являются первыми элементами правил, касающихся автоматизированных транспортных средств.

94. В 2017 году WP.29 продолжил также разработку эксплуатационных требований, касающихся интеллектуальных транспортных систем и систем помощи водителю автоматизированного транспортного средства, заложив, таким образом, основу для производства будущих автономных транспортных средств. Неофициальная рабочая группа WP.29 по ИТС/автономному вождению сосредоточила свою деятельность на:

а) подготовке предложения по согласованному определению «технологий автоматизированного вождения»;

б) определении вопросов, которые будут рассмотрены в ходе разработки согласованных на международном уровне правил по технологиям автома-

тизированного вождения, которые позволили бы водителям пользоваться преимуществами более высокой степени автоматизации задачи управления транспортным средством; и

с) подготовке согласованных общих руководящих принципов обеспечения электронной охраны и электронной безопасности (eSecurity и eSafety) автотранспортных средств, которые были приняты в качестве приложения к Сводной резолюции СР.3.

95. 14 сентября 2017 года вступил в силу Пересмотр 3 Соглашения 1958 года об официальном утверждении транспортных средств, предметов оборудования и частей по типу конструкции. Основные цели Пересмотра 3 предусматривают:

а) включение новых положений, касающихся Международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства «МОУТКТС»;

б) предоставление Договаривающимся сторонам права выдавать официальные утверждения типа в соответствии с прежними вариантами правил ООН;

с) создание в ЕЭК электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) между всеми Договаривающимися сторонами Соглашения;

д) изменение условий голосования для принятия новых текстов правил ООН или поправок к существующим правилам ООН (в настоящее время требуется большинство в две трети голосов); и

е) рассмотрение и укрепление нынешних положений с целью улучшения функционирования и повышения надежности процедур официального утверждения типа и условий их взаимного признания, т.е. оценки качества, процедуры сертификации и соответствия производства, задач, обязанностей и компетенции участвующих сторон и аспектов, связанных с соблюдением, таких как обеспечение надзора за рынком и защитные меры.

96. С учетом разногласий между государствами – членами ЕЭК по поводу финансирования размещения ДЕТА из регулярного бюджета ЕЭК, возникших в ходе консультаций перед сессией Комиссии в 2017 году, WP. 29 решил использовать внебюджетные средства для финансирования ДЕТА. В связи с этим ЕЭК обратилась ко всем Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года с просьбой о пожертвовании средств.

В. Соглашение 1997 года

97. В 2017 году были разработаны поправки к предписаниям, касающимся периодических технических осмотров, в отношении позиций, связанных с соблюдением экологических требований (Предписание 1), и в отношении пригодности к эксплуатации (Предписание 2).

98. В марте 2017 года была принята новая резолюция СР.6, касающаяся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года.

С. Соглашение 1998 года

99. В 2017 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми глобальными техническими правилами:

а) Глобальные технические правила № 19, касающиеся испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности, принятые на сес-

сии WP.29 в июне 2016 года, установили согласованные процедуры испытаний по замеру выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения, что позволит впоследствии снизить токсичные выбросы несгоревшего топлива;

b) изменение и принятие Глобальных технических правил № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) и № 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности).

100. Было продолжено осуществление специальной резолюции СпР.2, принятой на сессии WP.29 в июне 2016 года, с учетом ее цели обеспечить большую транспарентность. Секретариат предпринял первые шаги, сделав веб-сайт WP.29 более удобным для пользователей и предложив поправки к правилам процедуры WP.29, которые облегчат для НПО, научных кругов и гражданского общества участие в работе сессий Всемирного форума.

D. Связь с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

101. Присоединение к соглашениям Организации Объединенных Наций в области транспортных средств и соблюдение прилагаемых к ним правил ООН, предписаний и глобальных технических правил могут способствовать прогрессу в реализации задач 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 и 13.2 в рамках целей в области устойчивого развития.

XIII. Перевозка опасных грузов и классификация и маркировка химических веществ

102. В отношении опасных химических веществ применяется регулирование с целью улучшения охраны здоровья человека и окружающей среды во время обработки, перевозки и использования таких веществ. Организация Объединенных Наций разработала механизмы, обеспечивающие согласование критериев классификации и маркировки, а также условий перевозки для всех видов транспорта:

a) для облегчения их идентификации и определения условий для обеспечения безопасности их перевозки, обработки и использования; и

b) для предотвращения, насколько это возможно, несчастных случаев с людьми либо причинения материального ущерба или ущерба окружающей среде, используемым перевозочным средствам или другим грузам.

103. Речь идет о Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) и о Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила. Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и по СГС, которому ЕЭК предоставляет секретариатские услуги, занимается совершенствованием этих механизмов.

104. Работа ЕЭК по администрированию и предоставлению правовых документов и соответствующих рекомендаций ЭКОСОС по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта и по классификации и маркировке химических веществ способствует безопасному обращению с химическими веществами на протяжении всего их жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование).

105. Применение правил перевозки опасных грузов, основанных на Типовых правилах, и классификация и маркировка химических веществ в соответствии с СГС обеспечивают безопасную перевозку, обработку и использование опасных химических веществ. Благодаря этим механизмам согласования компании, страны, работники и потребители располагают последовательной и надлежащей информацией о химических веществах, которые они импортируют, производят,

обрабатывают, транспортируют или используют, а также информацией об их физических опасностях, опасностях для здоровья человека и для окружающей среды на протяжении всего их жизненного цикла. Когда опасности, связанные с химическими веществами, надлежащим образом выявляются и сообщаются, те, кто перевозит, обрабатывает или использует их, могут принимать соответствующие меры с целью:

a) защитить себя путем недопущения или сведения к минимуму воздействия и, таким образом, сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ (задача 3.9 в рамках цели 3 в области устойчивого развития); и

b) не допустить или свести к минимуму выбросы в окружающую среду и, таким образом, уменьшить загрязнение и отравление воздуха, воды и почв и обеспечить охрану связанных с водой экосистем (задачи 3.9, 6.3, 6.6 и 14.1 в рамках целей в области устойчивого развития).

106. Наличие последовательной и надлежащей информации о химических веществах (например, согласованных во всемирном масштабе критериев классификации и маркировки, а также рекомендаций по их безопасной перевозке всеми видами транспорта) позволяет странам создавать надлежащую инфраструктуру и принимать соответствующие меры по контролю за воздействием вредных химических веществ. Такие меры могут включать в себя, например, ограничения перевозок (например, ограничения проезда транспортных средств, содержащих некоторые опасные грузы, через автодорожные туннели или через густонаселенные районы) или создание охраняемых районов для временного хранения грузов во время перевозки. Применение этих положений в соответствии с рекомендациями, содержащимися в Типовых правилах или в связанных с ними транспортных документах, способствует тому, чтобы сделать города и населенные пункты безопасными путем повышения безопасности дорожного движения и сокращения числа смертей, вызванных бедствиями и авариями (задача 3.6 и задачи 11.2 и 11.5). Оно также способствует наращиванию потенциала всех стран, особенно развивающихся стран, в области раннего предупреждения, снижения рисков и регулирования национальных и глобальных рисков для здоровья (задача 3.d).

107. Учитывая широкие масштабы глобальной торговли химическими веществами и другими опасными грузами согласование правил и нормативных положений на национальном, региональном и международном уровнях является также важным фактором упрощения процедур торговли:

a) всемирное применение предусмотренной в Типовых правилах системы классификации, перечней грузов, требований в отношении упаковки, маркировки, знаков опасности, больших знаков опасности и документации для перевозки опасных грузов облегчает задачи перевозчиков, грузоотправителей и проверяющих органов благодаря упрощению транспортировки, погрузочно-разгрузочных работ и контроля, а также благодаря ускорению длительных процедур, связанных с соблюдением формальностей;

b) благодаря согласованным критериям классификации и элементам информирования об опасности (маркировка и паспорта безопасности), предусмотренным в СГС, компании, участвующие в международной торговле, не обязаны соблюдать различающиеся в разных странах критерии классификации и маркировки, и страны, не имеющие существующей системы классификации и маркировки химических веществ, располагают моделью, которую они будут использовать в качестве основы для своих национальных систем.

108. Таможенные процедуры и транспортные расходы и задержки являются одними из крупнейших факторов, не позволяющих развивающимся странам интегрироваться в глобальные производственно-сбытовые цепочки. Применение вышеупомянутых правовых документов может способствовать укреплению мер по упрощению процедур торговли в развивающихся странах, тем самым спо-

способствуя их поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту без ухудшения состояния их окружающей среды (задачи 8.1, 8.2 и 8.4).

109. Для решения новых задач и обеспечения безопасности людей, имущества и окружающей среды, эти правовые документы регулярно обновляются в свете технического прогресса, появления новых веществ и материалов или потребностей современных транспортных систем. Ниже приводятся некоторые примеры их способности реагировать на прошлые и текущие проблемы:

а) положения по безопасной перевозке литиевых батарей (направленные на то, чтобы не отставать от растущих темпов разработки и применения экологически чистых энергетических технологий);

б) положения, касающиеся безопасной перевозки инфекционных веществ (принятые в период распространения «коровьего бешенства», а в последнее время – вспышек Эболы); или

в) положения, касающиеся обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях (введены после террористических нападений в сентябре 2011 года).

110. Таким образом, эти документы также способствуют:

а) всеохватной и устойчивой индустриализации, поскольку они содействуют применению чистых и экологически безопасных технологий и промышленных процессов (задача 9.4);

б) достижению экологически рационального использования химических веществ (в том числе отходов) на протяжении всего их жизненного цикла и сокращению их попадания в воздух, воду и почву (задача 12.4);

в) предотвращению и существенному сокращению любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше (задача 14.1).

111. В 2017 году международно-правовые документы, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, были обновлены после транспонирования положений, содержащихся в Типовых правилах (девятнадцатое пересмотренное издание) и СГС (шестое пересмотренное издание). Эта работа была проведена на скоординированной основе участвовавшими в ней международными организациями, с тем чтобы соответствующие положения могли одновременно применяться ко всем видам транспорта начиная с 1 января 2017 года, а именно:

а) по воздушному и морскому транспорту ИКАО и ИМО опубликовали в 2017 году обновленные варианты Технических инструкций ИКАО и МКМПОГ;

б) по автомобильному и внутреннему водному транспорту ЕЭК опубликовала издания 2017 года Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);

в) по железнодорожному транспорту ОТИФ опубликовала издание 2017 года Правил международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ).

112. Секретариат ЕЭК также подготовил пересмотренные сводные издания Типовых правил (двадцатое пересмотренное издание) и СГС (седьмое пересмотренное издание) с учетом решений, принятых межправительственными органами, отвечающими за эти документы, в течение двухгодичного периода 2015–2016 годов. Работа по включению содержащихся в них положений в международно-правовые документы, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, приведет к публикации обновленных вариантов этих документов в 2018 году, с тем чтобы их положения смогли применяться одновременно для всех видов транспорта с 1 января 2019 года.

113. Что касается их реализации, то многие страны разработали для внутренних перевозок опасных грузов национальное законодательство, полностью или частично основанное на Типовых правилах Организации Объединенных Наций (например, Австралия, Бразилия, Замбия, Индонезия, Канада, Китай, Колумбия, Малайзия, Мексика, Республика Корея, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Таиланд). На региональном уровне все страны Европейского союза в соответствии с Директивой 2008/68/ЕС обязаны применять к внутренним перевозкам требования МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ. Страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай) применяют соглашение о внутренней перевозке опасных грузов, основанное на Типовых правилах, МПОГ и ДОПОГ. В протоколе № 9 к Рамочному соглашению АСЕАН об облегчении транзита грузов предусматривается упрощение процедур и требований в отношении транзитных перевозок опасных грузов в странах АСЕАН на основе Типовых правил и ДОПОГ. В приложении I (перевозка опасных грузов) к Соглашению о трансграничных перевозках в субрегионе Большого Меконга также содержатся положения об обязательном применении Типовых правил и ДОПОГ в отношении трансграничных перевозок.

114. Более 70 стран мира разработали или обновили свое национальное законодательство в области классификации и маркировки химических веществ в соответствии с положениями СГС или находятся в процессе проведения этой работы.

115. В 2017 году секретариат ЕЭК организовал или принимал участие в мероприятиях по оказанию технической помощи, а именно по наращиванию потенциала и повышению уровня информированности о перевозке опасных грузов и классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС), для правительств или промышленных кругов в Беларуси, Китае, Ливане, Монголии, Российской Федерации, Хорватии и Эквадоре.

116. Наша работа в области перевозки опасных грузов и классификации опасности и маркировки химической продукции способствует обеспечению устойчивого развития во всех его трех компонентах (экономическом, социальном и экологическом), в частности в том, что касается целей 3, 6, 8, 9, 11, 12 и 14 в области устойчивого развития и относящихся к ним задач.

XIV. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

117. Цель Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), состоит в обеспечении эффективной, безопасной и гигиеничной перевозки охлажденных и глубоководнозамороженных пищевых продуктов и непричинения вреда здоровью человека. Кроме того, оно помогает странам избежать потерь пищевых продуктов из-за их порчи, вызванной несоблюдением температурного режима во время перевозки. Пятьдесят стран, в том числе страны, не являющиеся членами ЕЭК (Марокко, Тунис и Саудовская Аравия), являются Договаривающимися сторонами СПС.

118. Соглашение СПС предусматривает единые стандарты для транспортного оборудования с контролем температурного режима, такого как автотранспортные средства, железнодорожные вагоны и контейнеры, а также тесты в целях обеспечения изотермических свойств и эффективности термического оборудования.

119. Регламентируя использование оборудования и обеспечивая перевозку скоропортящихся пищевых продуктов при согласованных и высокоэффективных условиях, сохраняющих их качество, СПС способствует:

а) упрощению процедур торговли чувствительными к температуре товарами;

b) созданию равных условий в сфере автомобильных перевозок, обеспечивающих качество и безопасность перевозимых грузов (задача 8.2);

c) предотвращению возможных заболеваний, вызываемых продуктами, прибывающими для потребления при неудовлетворительных условиях хранения (задача 3.d).

120. Перевозки охлажденных и глубокозамороженных пищевых продуктов оказывают влияние на изменение климата в целом ряде аспектов:

a) использование новых изоляционных пенопластов и пенообразователей, которые были бы безопасными для озонового слоя и обладали высокой эффективностью (задача 9.5);

b) определение расхода топлива рефрижераторными агрегатами, установленными на транспортных средствах, в целях повышения энергоэффективности и сокращения выбросов;

c) определение изолирующей способности изотермического транспортного оборудования (значение коэффициента K), которая оказывает прямое влияние на конечные выбросы CO₂ тепловым двигателем;

d) разработка для сектора перевозок холодильным транспортом схем энергетической маркировки или стандартов минимальной энергоэффективности, которые подталкивают рынок в сторону более энергоэффективных продуктов (задача 9.4).

121. СПС вносит свой вклад в общее сокращение пищевых отходов, образующихся вследствие неадекватности условий перевозки. Потеря миллионов тонн пищевых продуктов также означает нерациональное использование весьма скудных или невозобновляемых ресурсов, используемых при их производстве, таких как земля, вода, энергоресурсы и химические удобрения и пестициды, а также способствует глобальному потеплению. От потерь пищевых продуктов зависит также продовольственная безопасность (задачи 2.1 и 2. 2, задача 8.4 и задачи 12.2, 12.3 и 12.5).

122. Секретариат ЕЭК подготовил пересмотренное сводное издание Соглашения СПС с учетом поправок, принятых в течение 2015–2016 годов.

123. Деятельность в области перевозки скоропортящихся пищевых продуктов способствует обеспечению устойчивого развития во всех его трех компонентах (экономическом, социальном и экологическом), в частности в том, что касается целей 2, 3, 8, 9 и 12 в области устойчивого развития и относящихся к ним задач.

Annex I

[English only]

Links between the 2017 activities of the ECE Sustainable Transport Division and the 2030 Agenda for Sustainable Development

		Sustainable Development Goals and Targets																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	
Activities of the ECE Sustainable Transport Division In 2017	I. Inland Transport Committee	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	II. Transport and environment	✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
	III. Capacity-building and technical assistance			✓				✓	✓		✓					✓		
	IV. Road transport							✓	✓		✓							
	V. Road safety			✓							✓							
	VI. Analytical activities and related publications	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓					
	VII. Transport statistics			✓						✓	✓							
	VIII. Rail transport							✓	✓		✓							
	IX. Inland water transport						✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓				
	X. Intermodal transport								✓		✓							
	XI. Border crossing facilitation and TIR								✓			✓				✓		
	XII. Vehicle regulations			✓			✓		✓		✓		✓					
	XIII. Transport of dangerous goods and classification and labelling of chemicals			✓			✓	✓	✓		✓	✓		✓				
	XIV. Transport of perishable foodstuffs		✓	✓				✓	✓			✓						

Annex II

[English only]

Glossary of Sustainable Development Goals and Targets in the work of the ECE Sustainable Transport Division



End poverty in all its forms everywhere



End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture

Targets:

- **2.1** By 2030, end hunger and ensure access by all people, in particular the poor and people in vulnerable situations, including infants, to safe, nutritious and sufficient food all year round
- **2.2** By 2030, end all forms of malnutrition, including achieving, by 2025, the internationally agreed targets on stunting and wasting in children under 5 years of age, and address the nutritional needs of adolescent girls, pregnant and lactating women and older persons



Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages

Targets:

- **3.6** By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents
- **3.9** By 2030, substantially reduce the number of deaths and illnesses from hazardous chemicals and air, water and soil pollution and contamination

3.d Strengthen the capacity of all countries, in particular developing countries, for early warning, risk reduction and management of national and global health risks



Ensure inclusive and quality education for all and promote lifelong learning



Achieve gender equality and empower all women and girls



Ensure access to water and sanitation for all

Targets:

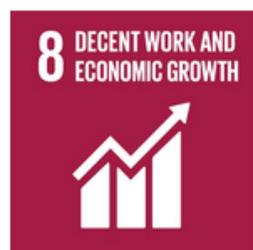
- **6.3** By 2030, improve water quality by reducing pollution, eliminating dumping and minimizing release of hazardous chemicals and materials, halving the proportion of untreated wastewater and substantially increasing recycling and safe reuse globally
- **6.6** By 2020, protect and restore water-related ecosystems, including mountains, forests, wetlands, rivers, aquifers and lakes



Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all

Targets:

- **7.3** By 2030, double the global rate of improvement in energy efficiency



Promote inclusive and sustainable economic growth, employment and decent work for all

Targets:

- **8.1** Sustain per capita economic growth in accordance with national circumstances and, in particular, at least 7 per cent gross domestic product growth per annum in the least developed countries
- **8.2** Achieve higher levels of economic productivity through diversification, technological upgrading and innovation, including through a focus on high-value added and labour-intensive sectors
- **8.4** Improve progressively, through 2030, global resource efficiency in consumption and production and endeavour to decouple economic growth from environmental degradation, in accordance with the 10-year framework of programmes on sustainable consumption and production, with developed countries taking the lead



Build resilient infrastructure, promote sustainable industrialization and foster innovation

Targets:

- **9.1** Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all
- **9.3** Increase the access of small-scale industrial and other enterprises, in particular in developing countries, to financial services, including affordable credit, and their integration into value chains and markets
- **9.4** By 2030, upgrade infrastructure and retrofit industries to make them sustainable, with increased resource-use efficiency and greater adoption of clean and environmentally sound technologies and industrial processes, with all countries taking action in accordance with their respective capabilities
- **9.5** Enhance scientific research, upgrade the technological capabilities of industrial sectors in all countries, in particular developing countries, including, by 2030, encouraging innovation and substantially increasing the number of research and development workers per 1 million people and public and private research and development spending
- **9.a** Facilitate sustainable and resilient infrastructure development in developing countries through enhanced financial, technological and technical support to African countries, least developed countries, landlocked developing countries and small island developing States



Reduce inequality within and among countries



Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable

Targets:

- **11.2** By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons
- **11.5** By 2030, significantly reduce the number of deaths and the number of people affected and substantially decrease the direct economic losses relative to global gross domestic product caused by disasters, including water-related disasters, with a focus on protecting the poor and people in vulnerable situations
- **11.a** Support positive economic, social and environmental links between urban, per-urban and rural areas by strengthening national and regional development planning



Ensure sustainable consumption and production patterns

Targets:

- **12.2** By 2030, achieve the sustainable management and efficient use of natural resources
- **12.3** By 2030, halve per capita global food waste at the retail and consumer levels and reduce food losses along production and supply chains, including post-harvest losses
- **12.4** By 2020, achieve the environmentally sound management of chemicals and all wastes throughout their life cycle, in accordance with agreed international frameworks, and significantly reduce their release to air, water and soil in order to minimize their adverse impacts on human health and the environment
- **12.5** By 2030, substantially reduce waste generation through prevention, reduction, recycling and reuse



Take urgent action to combat climate change and its impacts

Targets:

- **13.2** Integrate climate change measures into national policies, strategies and planning



Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources

Targets:

- **14.1** By 2025, prevent and significantly reduce marine pollution of all kinds, in particular from land-based activities, including marine debris and nutrient pollution



Sustainably manage forests, combat desertification, halt and reverse land degradation, halt biodiversity loss



Revitalize the global partnership for sustainable development

Targets:

- **17.4** Assist developing countries in attaining long-term debt sustainability through coordinated policies aimed at fostering debt financing, debt relief and debt restructuring, as appropriate, and address the external debt of highly indebted poor countries to reduce debt distress