



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

**Утверждение двухгодичной оценки работы**

**Комитета на период 2016–2017 годов**

### **Двухгодичная оценка подпрограммы по транспорту**

#### **Оценка результативности программы за 2016–2017 годы**

#### **Записка секретариата**

##### *Резюме*

Настоящий документ содержит общую оценку результативности подпрограммы по транспорту и подготовлен в соответствии с решением Комиссии, предложившей каждому секторальному комитету проводить двухгодичные оценки, а также с планом двухгодичной оценки результативности, который был принят Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят шестой сессии в 2014 году.

Комитет, возможно, пожелает рассмотреть и утвердить данную оценку.



В подпрограмму ЕЭК по транспорту включены следующие направления деятельности:

---

<i>Направление деятельности №</i>	<i>Подпрограмма: 02 Транспорт</i>
1.	Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)
2.	Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)
3.	Согласование правил в области транспортных средств; изменение климата; интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
4.	Железнодорожный транспорт (проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ))
5.	Внутренний водный транспорт
6.	Интермодальные перевозки и логистика
7.	Таможенные вопросы, связанные с транспортом
8.	Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)
9.	Перевозка опасных грузов (ЕЭК)
10.	Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)
11.	Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) (ЭКОСОС)
12.	Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов
13.	Статистика транспорта
14.	Автомобильный транспорт и проект Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)
15.	Безопасность дорожного движения

---

## Направление деятельности 1 Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)

### A. Ожидаемое достижение (ОД 1)

1. Успешное проведение ежегодных совещаний КВТ и его Бюро, а также совещаний Председателя и заместителей Председателя КВТ с Исполнительным комитетом (Исполкомом).

### B. Показатели достижения результатов

#### 1. Число государств-членов, участвующих в совещаниях КВТ (ПД 1)

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 40 + 15 МПО/НПО, в среднем 165 участников.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 42 + 15 МПО/НПО, в среднем 170 участников.

**Фактические показатели за 2016-2017 годы: 51 + 36 МПО/НПО в 2016 году, в среднем 500 участников; 90 + 60 МПО/НПО в 2017 году, в среднем 500 участников.**

### C. Оценка результативности

2. Ежегодно проводятся две сессии КВТ, а также четыре сессии его Бюро.

3. В семьдесят восьмой сессии приняли участие почти 180 делегатов от 51 страны и 36 межправительственных и неправительственных организаций. Сессия включала сегмент высокого уровня по вопросам политики, который был посвящен теме «Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности с уделением особого внимания информационно-коммуникационным технологиям». Участники согласились с тем, что инновации для устойчивой мобильности и устойчивого транспорта могут способствовать решению многих современных проблем в сфере пассажирского и грузового транспорта, в частности касающихся недостаточного уровня развития инфраструктуры, нагрузки на окружающую среду, глобального кризиса в области безопасности дорожного движения и отсутствия надлежащего финансирования. Обсуждения показали, что потребность в инновациях как средстве реагирования на ключевые проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения, демографическими изменениями (старение населения) и экономическими издержками перегруженности транспортных сетей и социальной динамики (включая лиц с особыми потребностями), будет расти. Вместе с тем, несмотря на нынешние успехи, инновационный потенциал для развития устойчивой мобильности и устойчивого транспорта задействован далеко не полностью.

4. В работе семьдесят девятой сессии приняли участие более 500 делегатов из 90 стран и более 60 межправительственных и неправительственных организаций. На сессии состоялось совещание министров на тему: «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК», в котором приняли участие около 40 министров и заместителей министров/государственных секретарей и более 500 участников со всего мира. Совещание министров завершилось подписанием резолюции министров. В рамках этой годовой сессии состоялись также следующие параллельные мероприятия: Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения (20–21 февраля 2017 года); Конференция ЕЭК/КВТ–ЮНЕП на тему: «Более экологичные подержанные автомобили как фактор улучшения качества воздуха и снижения выбросов, влияющих на климат» (20 февраля 2017 года); Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту «Курс на Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: роль, проблемы и возможности

внутреннего водного транспорта» (22 февраля 2017 года); Объединенная рабочая встреча ЕЭК–ИБР, посвященная конвенциям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, и стартовое совещание по реализации совместного проекта ЕЭК–ИБР, направленного на улучшение региональной сообщаемости посредством использования географической информационной системы (ГИС) (22 февраля 2017 года).

5. На шестом и седьмом совещаниях председателей вспомогательных органов Комитета присутствовали председатели этих органов, а также административных комитетов правовых документов ЕЭК, члены Бюро и делегаты от правительств, участвовавшие в работе семьдесят восьмой и семьдесят девятой сессий Комитета соответственно. Оба совещания председателей вспомогательных органов Комитета были посвящены стратегическим вопросам, касающимся корректировки деятельности КВТ в быстро меняющихся внешних условиях, с тем чтобы он мог лучше выполнять свои задачи и укреплял свою роль в качестве координационного центра усилий в контексте конвенций ООН по внутреннему транспорту.

6. В рамках сотрудничества между отделами окружающей среды и устойчивого транспорта ЕЭК в контексте обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) сотрудники Отдела принимают активное участие в подготовительной работе, организации миссии по установлению фактов и составлению раздела по вопросам транспорта в связи с проведением третьего ОРЭД для Албании, а также мероприятиями по наращиванию потенциала (эта деятельность еще не завершена). При проведении каждого обзора во внимание принималась аналитическая информация, полученная при помощи инструмента «В интересах систем внутреннего транспорта будущего» (ForFITS), в целях оценки странового уровня выбросов CO<sub>2</sub> транспортными средствами.

7. Целевой показатель по числу государств-членов, принимающих участие в ежегодных сессиях, был превышен как в 2016, так и в 2017 году.

## **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

8. Организационно сессии КВТ состоят из сегментов, посвященных вопросам политики, техническим вопросам и представлению докладов, что способствует повышению эффективности их работы и привлечению к ней интереса большего числа более высокопоставленных участников от государств – членов ЕЭК и международных организаций. Сегмент по вопросам политики, проведение которого вошло в регулярную практику на сессиях Комитета и который каждый раз посвящается той или иной конкретной теме, доказал свою высокую актуальность и своевременность для расширенной аудитории. Ожидается, что в перспективе будет наблюдаться дальнейший рост числа высокопоставленных участников. Для дальнейшего привлечения внимания к деятельности Комитета и увеличения ее результативности необходимо максимально повышать уровень участия государств-членов в его будущих сессиях.

## **Направление деятельности 2.a Тенденции и экономика транспорта**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 2.1)**

9. Более четкое понимание государствами-членами основных транспортных изменений в регионе ЕЭК, а также укрепление сотрудничества в деле развития транспортной инфраструктуры и транспортных коридоров.

## **В. Показатели достижения результатов**

### **1. Число стран, участвующих в совещаниях Рабочей группы и совещаниях Группы экспертов (ПД 2.1 а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 101 (53 в 2014 году и 48 в 2015 году).

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 50.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 43 в 2016 году.**

### **2. Уровень удовлетворенности участников в отношении полезности информации, совещаний и мероприятий согласно отчетам об обследованиях, проводимых после сессий, или отзывов, переданных в секретариат (ПД 2.1 б))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: более 80% делегатов, участвовавших в обследовании, были полностью удовлетворены.

Целевой показатели на 2016–2017 годы: 75% положительных отзывов.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы:**

## **С. Оценка результативности**

10. Основными целями Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и секретариата на период 2016–2017 годов были активизация деятельности Рабочей группы в качестве аналитического центра по вопросам транспорта в рамках Отдела, обсуждение и анализ новых привлекательных, инновационных и актуальных пунктов повестки дня по вопросам существа. Работа, выполняемая WP.5, весьма сложна, поскольку она не привязана ни к одному соглашению, а проблемы, которыми она занимается, могут относиться ко всему спектру тем, касающихся транспорта. Первым стратегическим вопросом, поднятым в WP.5, стало преобразование официального документа о тенденциях и экономике транспорта в ежегодную публикацию. Это повлекло за собой увеличение числа стран-участников на 70%: раньше в соответствующем обследовании по тенденциям транспорта участвовали в среднем десять стран, тогда как для публикации в 2014 году в нем приняли участие 36 стран. Число стран, принявших участие в обследовании, свидетельствует об успешной работе группы. Кроме того, было отмечено увеличение на 60% числа стран, принявших участие в сессии WP.5. В среднем за последние десять лет в совещаниях WP.5 участвовали десять стран. Для сравнения: в сессии 2016 года приняли участие 12 стран и несколько международных организаций. Эта сессия была фактически посвящена транспортным исследованиям. На сессии 2017 года присутствовали представители научных кругов, а также делегаты от 18 стран, в том числе несколько министров транспорта. Помимо этого, были проведены совещания трех групп экспертов, функционирующих в рамках Рабочей группы. Целевой показатель на период 2016–2017 годов – 50 стран, не считая МПО и НПО. Фактическое число стран-участниц составило 80, включая страны, принявшие участие в совещаниях групп экспертов, в результате чего целевой показатель был превышен на 60%.

11. Второе стратегическое решение состояло в проведении не менее одного рабочего совещания, приуроченного к сессии Рабочей группы. В 2016 году были организованы два рабочих совещания по транспортным исследованиям и инновациям, а также по теме «Транспортная инфраструктура первостепенной важности и кибербезопасность». В 2017 году было проведено два рабочих совещания: «Коридоры транспортной инфраструктуры в Европе и Азии» и «Мобильность как услуга». Эти четыре рабочих совещания оказались весьма успешными не только потому, что они позволили активизировать участие стран в работе WP.5, но и потому, что благодаря им в повестке дня появились новые темы, которые не обсуждались ранее, в частности

мобильность как услуга, а также возникла идея создания под эгидой Рабочей группы нового инструмента – «Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры».

12. Для групп экспертов, функционирующих в рамках Рабочей группы, 2016 и 2017 годы оказались весьма напряженными с точки зрения рабочей нагрузки, поскольку они занимались такими вопросами, как евро-азиатские транспортные связи, последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним, а также сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

13. Повестка дня группы стала более насыщенной. Основное внимание в ее деятельности уделяется тенденциям в области транспорта. Изменилась и расширилась роль таких различных международных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). WP.5 трансформируется для достижения своей основной цели, которая состоит в том, чтобы выполнять функции аналитического органа и исследовательского центра по проблемам внутреннего транспорта.

### **Направление деятельности 2.b Тенденции и экономика транспорта: евро-азиатские транспортные связи**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 2.b)**

14. Укрепление сотрудничества в сфере развития евро-азиатских транспортных связей.

#### **B. Показатели достижения результатов**

##### **1. Достигнутый прогресс в области создания механизма сотрудничества для развития евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) (ПД 2.b a)**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: реализация проекта началась и продолжается.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: проект подлежит завершению.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: проект был успешно завершен.**

#### **C. Оценка результативности**

15. Этап II проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) был завершен в 2017 году. О начале реализации этого этапа было объявлено на втором Министерском совещании высокого уровня по ЕАТС, состоявшемся в Женеве 26 февраля 2013 года, которое было посвящено повышению эксплуатационного потенциала и связности внутренних транспортных маршрутов между Европой и Азией.

16. Этот проект получил активную поддержку от 38 стран Европы и Азии. В ходе сессий Группы экспертов по ЕАТС представители стран провели анализ тенденций в области торговли, оценку грузовых потоков между Азией и Европой, а также сопоставление расходов и сроков доставки грузов на различных маршрутах ЕАТС. Кроме того, они изучили возможности по интеграции графиков движения и тарифов

для транзитных перевозок по наземным маршрутам ЕАТС. Были рассмотрены различные инициативы и проекты в коридорах ЕАТС и выявлены основные препятствия, затрудняющие движение грузопотоков по наземным маршрутам ЕАТС.

17. На основе проделанной работы группа скорректировала анализ ССВУ, подготовленный в ходе этапа II проекта ЕАТС. Она сформулировала перечень рекомендаций по повышению эксплуатационной пропускной способности и связности наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией.

18. Резюме анализа, проведенного на этапе III проекта ЕАТС, скорректированный анализ ССВУ для наземных маршрутов ЕАТС, а также выводы и рекомендации были включены в доклад по этапу III.

19. Доклад был одобрен Рабочей группой ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) на ее тридцатой сессии (Женева, 4–6 сентября 2017 года). Рабочая группа, в частности, приветствовала конкретные рекомендации, адресованные правительствам, международным организациям и деловым кругам, по дальнейшему практическому использованию маршрутов ЕАТС путем принятия конкретных мер в области транспортной политики, упрощения процедур торговли и инфраструктуры.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

20. В ходе реализации проекта были получены важные рекомендации по повышению эксплуатационной пропускной способности и связности наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией. Скоординированное осуществление рекомендованных мер участниками, задействованными в отдельных транспортных коридорах, позволит этим коридорам стать в полной мере функционирующими и конкурировать с другими маршрутами (морскими и воздушными), особенно за грузы с более высокой добавленной стоимостью и срочные грузы. Поскольку координация, в частности между государственными субъектами, является залогом успеха, представляется важным создать координационный орган на межправительственном уровне для целей эффективного согласования стратегий в области транспорта, упрощения процедур и стандартов в транспортных коридорах, а также дальнейшего улучшения инфраструктуры. Такой орган должен также проводить регулярную оценку прогресса, достигнутого по конкретным коридорам.

### **Направление деятельности 3 Согласование правил в области транспортных средств**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 3)**

21. Разработка новых правил и поправок к существующим правилам для транспортных средств в целях повышения их безопасности и экологичности.

#### **B. Показатели достижения результатов**

- 1. Принятие новых правил в области транспортных средств (правил ООН и ГТП ООН) и предписаний ООН, а также принятие поправок к ним (ПД 3 а)**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: приняты поправки и новые правила (161).

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 130 поправок и новых правил.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: принятие 205 поправок и новых правил к июню 2017 года и соответствующие планы на сессию, которая состоится в ноябре 2017 года.**

## 2. Публикация на тему «Защитные шлемы для водителей мотоциклов» и брошюры по детским удерживающим системам (ДУС) (ПД 3 б))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 публикация по теме «Защитные шлемы для водителей мотоциклов» и брошюра по детским удерживающим системам (ДУС).

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 публикация по шлемам и 1 брошюра по ДУС.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: публикация по WP.29 («Дорожная карта» по присоединению к соглашениям ООН в области транспортных средств).**

## С. Оценка результативности

22. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) продолжил работу по обновлению правил в области транспортных средств в рамках соглашений 1958, 1997 и 1998 годов.

23. В 2016 и 2017 годах были приняты семь новых правил<sup>1</sup> Организации Объединенных Наций, способствующих улучшению показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

- Правила ООН, касающиеся систем вспомогательного торможения (СВТ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривающие повышение эксплуатационных требований к тормозным системам в ситуации экстренного торможения;
- Правила ООН, касающиеся электронного контроля устойчивости (ЭКУ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и выделяющие требования к ЭКУ в группу, отдельную от базовых требований к торможению транспортных средств малой грузоподъемности, охватываемых Правилами № 13Н;
- Правила ООН, касающиеся систем контроля давления в шинах (СКДШ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривающие основные требования к эксплуатационным характеристикам СКДШ в целях повышения безопасности дорожного движения и сокращения выбросов CO<sub>2</sub> транспортными средствами малой грузоподъемности;
- Правила ООН, касающиеся модифицированных систем двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ), принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие требования к эксплуатационным характеристикам модифицированных систем в связи с переходом к экологически более чистым транспортным средствам, работающим на сжиженном нефтяном газе (СНГ), КПГ (компримированном природном газе) или сжиженном природном газе (СПГ) в качестве альтернативы дизельному топливу;
- Правила ООН, касающиеся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2017 года и устанавливающие предписания в отношении утверждения укомплектованных транспортных средств и тем самым способствующие достижению согласованного уровня безопасности транспортных средств и охраны окружающей среды на международном уровне, а также значительно снижающие административную нагрузку на государства-члены и отрасль;
- Правила ООН, касающиеся систем вызова экстренных оперативных служб (СВЭС), принятые на сессии WP.29 в ноябре 2017 года и впервые устанавливающие требования в отношении официального утверждения типа для систем связи между транспортными средствами, позволяющих обеспечить

<sup>1</sup> Прилагаемых к Соглашению 1958 года.



незамедлительное реагирование со стороны центров экстренного реагирования в случае ДТП;

- Правила ООН, касающиеся систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и мест для сидения размера i, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2017 года и устанавливающие требования в отношении более безопасных и более удобных в установке автомобильных детских удерживающих систем.

24. В результате упрощения правил ООН, касающихся освещения и световой сигнализации, WP.29 принял резолюцию CP.5 об источниках света. В этой резолюции сведены воедино все требования к источникам света, которые ранее содержались в трех разных правилах ООН, а сейчас изложены в одном тексте.

25. Наряду с этим 196 поправок позволили обновить существующие правила ООН и привести их в соответствие с новейшими техническими достижениями, а также включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, в июне 2016 года WP.29 принял поправку к Правилам № 127 (усовершенствованные детские удерживающие системы, УДУС) в рамках Соглашения 1958 года, на основании которой вводится понятие невстроенных УДУС, допускающих использование бортовых удерживающих систем транспортного средства (ремней безопасности) вместе с УДУС, благодаря чему обеспечивается более эффективная защита детей. В марте 2017 года WP.29 принял поправку к Правилам № 79 (оборудование рулевого управления), содержащую положения о функциях автоматического рулевого управления (ФАРУ) с требованиями безопасности и соответствующими процедурами испытаний для систем удержания в пределах полосы движения, функций корректировочного рулевого управления и дистанционной парковки. Эти поправки являются первыми элементами правил, касающихся автоматизированных транспортных средств.

26. В 2016 и 2017 годах 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 (ИТС/АВ) сосредоточила свою деятельность на:

- подготовке предложения по согласованному определению технологий автоматизированного вождения;
- определении элементов, которые будут рассмотрены в ходе создания согласованных на международном уровне положений о технологиях автоматизированного вождения, позволяющих водителям пользоваться преимуществами более высокой степени автоматизации задач по управлению транспортным средством;
- согласованных общих руководящих принципах обеспечения электронной охраны и электронной безопасности (e-Security и e-Safety) автотранспортных средств, которые были приняты в качестве приложения к Сводной резолюции CP.3.

27. 14 сентября 2017 года вступил в силу Пересмотр 3 Соглашения 1958 года об официальном утверждении транспортных средств, частей и компонентов. 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;
- в) создание в ЕЭК электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) между всеми Договаривающимися сторонами Соглашения (см. пункт 8 ниже);

d) изменение условий голосования для принятия новых правил ООН или поправок к существующим правилам ООН (т. е. нынешнего большинства в две трети голосов);

e) 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).

28. Поскольку в ходе консультаций, проводившихся перед сессией Комиссии 2017 года, между государствами – членами ЕЭК возникли расхождения по вопросу о финансировании хостинга электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) из средств регулярного бюджета ЕЭК, WP.29 решил использовать для ДЕТА внебюджетное финансирование. С этой целью ЕЭК связалась со всеми Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года с просьбой о выделении средств.

### **Соглашение 1997 года**

29. В 2017 году были приняты поправки к положениям о периодическом техническом осмотре в отношении элементов, связанных с окружающей средой (предписание 1), и пригодности к эксплуатации (предписание 2) [ЦУР 3.3, ЦУР 3.9, ЦУР 11.2, ЦУР 7.3, ЦУР 13.3].

30. 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.

### **Соглашение 1998 года**

31. В 2016 и 2017 годах WP.29 завершил продолжавшуюся несколько лет работу над новыми глобальными техническими правилами:

- Глобальные технические правила № 17, касающиеся выбросов картерных газов для механических двух- и трехколесных транспортных средств, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие согласованные процедуры испытаний по замеру выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения, что позволит впоследствии снизить токсичные выбросы несгоревшего топлива;
- Глобальные технические правила № 18, касающиеся бортовых систем диагностики для механических двух- и трехколесных транспортных средств, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие функциональные требования к бортовой диагностике (БД) в отношении бортовой «инфраструктуры» транспортных средств, охватываемых областью применения этих ГТП (в частности, определяющие технологически нейтральное проектное решение по аппаратным средствам и программному обеспечению и согласованные требования к проведению испытаний экологических характеристик);
- новые Глобальные технические правила № 19, касающиеся процедуры испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности, принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и устанавливающие согласованные процедуры испытаний, которые позволяют измерять картерные газы и выбросы в результате испарения и впоследствии обеспечить сокращение токсичных выбросов несгоревшего топлива;

- приняты поправки к Глобальным техническим правилам № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей), № 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности) и № 16 (шины).

32. Продолжалась реализация Специальной резолюции СпР.2, принятой на сессии WP.29 в июне 2016 года, в контексте ее цели по повышению прозрачности. В связи с этим секретариат уже предпринял первые шаги, сделав более удобным для пользователей веб-сайт WP.29 и внося поправки в правила процедуры WP.29, которые облегчат участие в работе сессий Всемирного форума неправительственных организаций, научных кругов и гражданского общества.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

33. Результаты, достигнутые в течение двухгодичного периода, превзошли ожидания в результате ускоренного развития новых технологий в области транспортных средств и необходимости оперативного учета этих технологий в рамках существующей системы правил. Подготовка секретариатом необходимых поправок и новых правил, а также высокий технический уровень документации подтверждают, что с подобной работой могут справиться только специалисты. На подготовку сводных текстов различных вариантов правил ООН, которая сопряжена с решением многочисленных технических и административных задач, особенно для сотрудников категории общего обслуживания, существенно повлияло сокращение имеющихся кадровых ресурсов. Кроме того, для размещения и функционирования базы данных об официальных утверждениях типа ООН на базе ЕЭК потребуются дополнительные бюджетные ресурсы.

### **Направление деятельности 4.a Железнодорожный транспорт**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 4.a)**

34. Более четкое понимание функционирования железных дорог и политики в области железнодорожного транспорта в регионе, включая инфраструктуру, пересечение границ, эксплуатационную совместимость, мониторинг и обновление соответствующих нормативных документов, а также укрепление сотрудничества стран ЕЭК в рассмотрении этих вопросов.

#### **B. Показатели достижения результатов**

- 1. Число стран, МПО и НПО, участвующих в двух ежегодных сессиях Рабочей группы по железнодорожному транспорту и проекта ТЕЖ, и степень удовлетворенности по итогам обследований (ПД 4.a a))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 80.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 40.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 72.**

- 2. Число поправок к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), а также обновленных и измененных линий в приложении I к этому Соглашению, принятых Рабочей группой (ПД 4.a b))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 2.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1.**

**3. Число организованных тематических рабочих совещаний/семинаров и число их участников (ПД 4.а с))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 2.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1.**

**С. Оценка результативности**

35. Основная задача на двухгодичный период 2016–2017 годов для Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и секретариата состояла в том, чтобы продолжить усилия по активизации деятельности Рабочей группы, сохранить тенденцию к увеличению числа участников, зафиксированную в предыдущем двухгодичном периоде, и вести работу в тех областях, которые имеют повышенную актуальность для железнодорожной отрасли и государств-членов. Количество участников в этом двухгодичном периоде продолжило расти, причем среди них были не только представители государств-членов, но и отраслевые эксперты и ученые. Целевой показатель по числу стран, МПО и НПО, участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, на 2016–2017 годы составлял 40, однако число участников превысило 70, что закрепило хорошие результаты прежних лет. Если сюда включить всех участников, то для каждой сессии это число будет еще выше (более 50). Важно отметить участие государств-членов, которые ранее не были представлены, а также стран, не являющихся государствами – членами ЕЭК. Кроме того, активное участие принимали региональные организации по интеграции, а также другие МПО.

36. Повестка дня Рабочей группы была также дополнена более подробными обсуждениями по вопросам статистики железнодорожного транспорта, железнодорожной безопасности и изменения климата. Кроме того, была налажена более тесная интеграция усилий Рабочей группы и другой деятельности в рамках КВТ при более тесном взаимодействии с:

- Рабочей группой по статистике (проведение рабочего совещания на сессии WP.6 по вопросу о сборе статистики железнодорожного транспорта);
- Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (работа по проекту ЕАТС), Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (предлагаемая новая конвенция о перевозках пассажиров и багажа);
- Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (работа группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах).

37. Тесная интеграция с проектом ТЕЖ была достигнута за счет дальнейшего повышения вовлеченности ТЕЖ в работу SC.2, в частности над Генеральным планом ТЕЖ для высокоскоростных поездов, который будет впоследствии распространен на весь регион ЕЭК. Государства-члены приветствовали расширение разнообразия проектов и тем, обсуждавшихся в ходе сессий SC.2.

38. В этом двухгодичном периоде в ходе работы над единым железнодорожным правом (ЕЖП) был также составлен правовой текст, что имеет стратегическое значение для сектора и Отдела устойчивого транспорта. При содействии группы экспертов Рабочая группа подготовила подробные правовые положения для ЕЖП и в настоящее время руководит ее работой по проверке практической возможности применения этих положений. Кроме того, Рабочая группа подготовила декларацию по ЕЖП, которая была одобрена КВТ в феврале 2017 года.

39. В 2015 и 2016 годах в ходе сессий SC.2 было проведено два рабочих совещания. Во-первых, речь идет о конференции высокого уровня, на которой с точки зрения комплексного подхода была рассмотрена нынешняя ситуация в области международных железнодорожных пассажирских перевозок по маршруту Восток–Запад. На конференции были проанализированы основные проблемы, с которыми сталкивается сектор международных железнодорожных пассажирских перевозок на маршруте Восток–Запад. Участники подчеркнули важность этих обсуждений и просили, чтобы обсуждение этих тем было продолжено в будущем. Второе рабочее совещание, приуроченное к сессии 2017 года, было посвящено реформированию железнодорожного сектора в регионе ЕЭК. В работе совещания приняли участие ряд стран, а также НПО и МПО, которые обсудили вопросы развития железнодорожных реформ в последние годы. Это рабочее совещание получило положительный отклик, и участники выразили желание продолжать работу в этой области в будущем.

40. Что касается Административного комитета СМЖЛ, его подготовительной работы и целевого показателя (одна поправка), то этот показатель был достигнут, когда Комитет одобрил поправки к приложениям к СМЖЛ. Кроме того, секретариат продолжал предпринимать усилия по популяризации Соглашения и присоединению новых договаривающихся сторон, проводя обсуждения с государствами-членами и участвуя в стратегических мероприятиях, имеющих важное значение для железнодорожного транспорта.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

41. По итогам деятельности в период 2015–2016 годов была отмечена важность:

- a) своевременной и эффективной организации и обслуживания ежегодной сессии Рабочей группы и ее группы экспертов, включая подготовку соответствующих документов и докладов;
- b) продуманных, подробных и актуальных тем для обсуждения на сессиях, которые привлекают внимание участников и вызывают у них интерес;
- c) постоянного сотрудничества с представителями участвующих делегаций, обеспечения их вовлеченности в работу и уделения внимания их потребностям;
- d) проведения всех запланированных мероприятий и реализации программы работы к удовлетворению правительств;
- e) эффективного и своевременного проведения совещаний без жалоб от правительств;
- f) своевременной подготовки и высокого качества документов совещаний;
- g) подготовки докладов о работе совещаний в течение четырех недель после проведения совещания;
- h) обеспечения эффективной последующей деятельности;
- i) успешной совместной деятельности с соответствующими организациями, такими как МКЖД, ОСЖД, ОТИФ и МСЖД, а также другими МПО и НПО, которая способствует дальнейшему развитию и повышению актуальности деятельности Рабочей группы.

### **Направление деятельности 4.b Проект трансъвропейской железнодорожной магистральной (ТЕЖ)**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 4.b)**

42. Нарастание потенциала стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕЖ.

## **В. Показатели достижения результатов**

### **1. Число стран ЕЭК ООН, участвующих в проекте ТЕЖ (ПД 3/6 а)**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2015 год: 14 стран.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 14 стран.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 14 стран.**

## **С. Оценка результативности**

43. Фактический показатель за период 2016–2017 годов – число стран, внесших вклад в деятельность по Соглашению о Целевом фонде ТЕЖ. Число стран, которые участвовали в заседаниях Руководящего комитета проекта (4), составило 30.

44. В течение рассматриваемого периода укрепилось взаимодействие между проектом ТЕЖ и Рабочей группой по железнодорожному транспорту. Особое внимание уделялось разработке генерального плана для высокоскоростных поездов для региона ТЕЖ, и был подготовлен доклад по этапу I разработки генерального плана развития высокоскоростного движения для ТЕЖ.

45. В ходе совещания, состоявшегося в Женеве в ноябре 2017 года, Руководящий комитет ТЕЖ принял программу работы на следующий период. В 2017 году вступило в силу Соглашение о принимающей стране, заключенное с Республикой Сербия, в соответствии с которым Центральное управление проекта ТЕЖ (ЦУП ТЕЖ) размещено в Белграде. Был полностью сформирован руководящий состав проекта: г-н Бессонов назначен Управляющим проекта ТЕЖ (по предложению правительства Российской Федерации), а г-н Циммер – заместителем Управляющего проекта ТЕЖ (по предложению правительства Австрии).

46. Подготовлен новый план работы на 2018 год, предусматривающий различные проекты с конкретными результатами, отвечающими ожиданиям правительств, участвующих в ТЕЖ.

## **Д. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

47. Тесное сотрудничество с участвующими странами-членами и поддержка со стороны железнодорожных предприятий стран ТЕЖ имеют решающее значение для осуществления мероприятий, предусмотренных в программе работы. Необходимо активизировать работу по проекту и наметить новые мероприятия и проекты, способные принести конкретную практическую пользу и привлечь правительства нынешних государств-участников и новых стран. Ключевую роль в достижении этой стратегической цели должны сыграть новый Управляющий проекта и его заместитель.

## **Направление деятельности 5 Внутренний водный транспорт**

### **А. Ожидаемое достижение (ОД 5)**

48. Усовершенствование и обновление нормативно-правовой основы применительно к инфраструктуре внутреннего водного транспорта и судам в регионе ЕЭК.

## **В. Показатели достижения результатов<sup>2</sup>**

### **1. Стимулирование работы по подготовке второго издания Синей книги ЕЭК и обновление на этой основе Соглашения СМВП и других соответствующих документов ЕЭК (ПД 5 а))**

#### *Показатели результативности*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: опубликование третьего пересмотренного издания СМВП (в печатном виде и онлайн).

Целевые показатели на 2016–2017 годы: принятие поправок ко второму пересмотренному изданию Синей книги и подготовка третьего пересмотренного издания Синей книги.

#### **Фактические показатели за 2016–2017 годы:**

а) Третье пересмотренное издание Синей книги было принято SC.3 в ноябре 2016 года на ее шестидесятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3) и одобрено КВТ на его семьдесят девятой сессии в феврале 2017 года. С ним можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК по адресу [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev.3r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev.3r.pdf).

б) Печатная версия Синей книги на трех официальных языках ЕЭК была опубликована в июле 2017 года.

в) Параллельно с предыдущим пунктом была обновлена онлайн-база данных Синей книги. С ней можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК по адресу [www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook\\_database.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html).

г) Были внесены поправки в резолюцию № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е», и второй пересмотренный вариант будет принят SC.3 в октябре 2017 года в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2.

е) Были подготовлены поправки к СМВП, вытекающие из третьего пересмотренного издания Синей книги, для принятия SC.3 в октябре 2017 года (ECE/TRANS/SC.3/2017/3).

### **2. Подготовка и принятие следующего пересмотренного варианта ЕПСВВП с учетом информации о применении этих правил государствами-членами и речными комиссиями (ПД 5 б))**

#### *Показатели результативности*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: подготовка и принятие ЕПСВВП-5 и онлайн-издание этих Правил (работа завершена).

Целевых показателей на 2016–2017 годы не предусмотрено, поскольку работа уже завершена и никаких других показателей результативности нет.

### **3. Подготовка третьего издания Белой книги ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (2020 год) (ПД 5 в))**

#### *Показатели результативности*

Исходные показатели за 2011 год: принятие второго издания Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: подготовка документа о ходе осуществления Белой книги.

<sup>2</sup> Были рассмотрены два показателя достижения.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы:**

а) Документ о ходе выполнения рекомендаций Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (Белая книга) (ECE/TRANS/SC.3/2015/1) был рассмотрен КВТ на его семьдесят восьмой сессии в феврале 2016 года (ECE/TRANS/254, пункт 109).

б) На основе выводов, сделанных в документе о ходе работы, в 2016 году SC.3 приняла новую стратегию на 2016–2021 годы, которая была одобрена КВТ на его семьдесят девятой сессии в феврале 2017 года (ECE/TRANS/270, пункт 81).

в) В соответствии с рекомендациями, изложенными в Белой книге, в феврале 2017 года по случаю семидесятой годовщины КВТ была проведена Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту. Итоги работы этой конференции освещены в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/18.

г) В 2017 году SC.3 и ее вспомогательный орган (Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)) начали подготовку к Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту.

**4. Подготовка и принятие следующего пересмотренного варианта резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (ПД 5 d))**

*Показатели результативности*

Целевые показатели на 2016–2017 годы: подготовка сводного варианта резолюции № 61 и подготовительная работа по выпуску ее второго пересмотренного варианта.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы:**

а) Поправка № 3 со сводным текстом поправок, ранее принятых SC.3, была опубликована в 2016 году. С ней можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК по адресу [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend3r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend3r.pdf).

б) Поправка № 4 была принята SC.3 в ноябре 2017 года в качестве резолюции № 86. С ней можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК по адресу [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend4r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-172-Rev1-Amend4r.pdf).

в) Новые предложения по поправкам были представлены SC.3 и SC.3/WP.3 для включения в сводный вариант в 2017 году (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14-ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16, ECE/TRANS/SC.3/2017/14 и ECE/TRANS/SC.3/2017/15).

г) В 2017 году SC.3 приступила к подготовке сводного варианта резолюции № 61 с надлежащим учетом последних изменений.

**С. Оценка результативности**

49. SC.3 провела две сессии: шестидесятую сессию в ноябре 2016 года и шестьдесят первую сессию в октябре 2017 года, а SC.3/WP.3 провела четыре очередных сессии: сорок восьмую и сорок девятую сессии в 2016 году и пятидесятую и пятьдесят первую сессии в 2017 году. В ходе этих сессий состоялись тематические рабочие совещания по следующим вопросам: в 2015 году – охрана и безопасность (в феврале), речные информационные службы (в июне) и прогулочное плавание (в ноябре); в 2016 году – правила и положения, применяемые к судам (в феврале), внутренние порты (в июне) и ход осуществления ЕПСВВП (в октябре).



50. Рабочая группа действовала в соответствии со стратегическими рекомендациями Белой книги; своей новой стратегией на 2016–2021 годы; и пересмотренными кругом ведения, принятым в 2016 году и одобренным КВТ в феврале 2017 года.

51. В течение этого периода SC.3 распространила следующие шесть официальных публикаций: а) третье пересмотренное издание Синей книги; б) второе пересмотренное издание резолюции № 59; в) третье и четвертое добавления к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61); д) второе пересмотренное издание Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49); и е) второе пересмотренное издание СИГВВП (Сигнализация на внутренних водных путях) (будет опубликовано в ноябре 2017 года после принятия на шестьдесят первой сессии SC.3).

52. За отчетный период SC.3 продолжала вести и обновлять онлайн-базу данных Синей книги и базу данных об образцах международного удостоверения на право управления прогулочным судном, выдаваемого правительствами (см. [www.unece.org/trans/main/sc3/icc\\_resolution\\_40.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html)).

## **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

53. Новая стратегия на 2016–2021 годы и пересмотренный круг ведения, позволили Рабочей группе повысить эффективность своей работы, ее значимость, определить четкие приоритеты на предстоящие годы и создать возможности для принятия дальнейших мер. Тематические рабочие совещания позволили добиться более активного участия ключевых игроков и определить вопросы для дальнейшего рассмотрения. Необходимо продолжать такую практику и проделать дополнительную работу для укрепления прямых контактов с заинтересованными сторонами, обеспечения ощутимых результатов, расширения участия и своевременного обновления направлений работы SC.3, в частности в том, что касается межсекторальных связей с другими рабочими группами.

54. С момента принятия резолюции № 258 КВТ с Планом действий по реализации решений Общеευропейской конференции по внутреннему водному транспорту, состоявшейся 13 и 14 сентября 2006 года в Бухаресте, в секторе внутреннего водного транспорта произошли крупные изменения и возникли новые вызовы, поэтому для продолжения устойчивого развития ему необходим новый импульс. Для этого новые стратегические цели и планы действий в соответствии с новой стратегией SC.3 должны опираться на итоги Конференции высокого уровня, состоявшейся в феврале 2017 года, и Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту, которая состоится в 2018 году.

## **Направление деятельности 6 Интермодальные перевозки и логистика**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 6)**

55. Укрепление системы устойчивых интермодальных транспортно-логистических операций и стратегий в регионе, а также расширение сотрудничества стран – членов ЕЭК при решении этих вопросов посредством обмена опытом и примерами рациональной практики. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о контроле за применением и обновлении соответствующих правовых документов (Соглашения СЛКП и Протокола о перевозках по внутренним водным путям к Соглашению).

## **В. Показатели достижения результатов**

### **1. Число стран, МПО и НПО, участвующих в проводимых два раза в год сессиях Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (ПД 6 а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 30.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 35.

**Фактические показатели за 2017 год: ПС.**

### **2. Число поправок, а также обновленных и измененных линий в Соглашении СЛКП и Протоколе к нему (ПД 6.а в))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 поправка.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 2 поправки.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 2 поправки, представленные в 2017 году.**

### **3. Пересмотр и обновление Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК по укладке грузов в интермодальные транспортные единицы (ПД 6.а с))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: работа завершена.

Целевые показатели на 2016 год: веб-версии на других языках.

Целевые показатели на 2017 год: обзор использования Кодекса ГТЕ.

56. Поскольку работа над Кодексом ГТЕ уже завершена, а новый пересмотр еще не запланирован, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность его сохранения в будущем в качестве показателя достижения. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о его замене другим показателем (например, уровнем удовлетворенности участников).

## **С. Оценка результативности**

57. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела две очередные сессии в дополнение к очередным рабочим совещаниям по наращиванию потенциала, организованным в ходе этих сессий и посвященным содействию развитию устойчивых интермодальных перевозок с помощью инновационных подходов (2016 год) и железным дорогам, интермодальным перевозкам и компьютеризации документооборота на транспорте.

58. Целевой показатель, т. е. число стран, МПО и НПО, участвующих в сессиях Рабочей группы, в 2016 и 2017 годах был достигнут, составив 35. Целевой показатель по числу поправок к СЛКП и Протокола к нему был также достигнут, хотя многие поправки еще не подготовлены и их проработка будет осуществляться в течение следующего двухгодичного периода.

59. После завершения работы над Руководством МОТ/ИМО/ЕЭК по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Руководство по ГТЕ) в 2013 году соответствующие руководящие принципы были приняты КВТ в феврале 2014 года, Комитетом по безопасности на море ИМО в июне 2014 года и Административным советом МОТ в ноябре 2014 года. После этого Руководство по ГТЕ было подготовлено в формате, который позволяет пользоваться им в онлайн-режиме, а также размещено в формате PDF на веб-сайте на всех официальных языках ООН. Другим странам было

предложено представить секретариату дополнительные языковые варианты этого документа, и на веб-сайте ЕЭК можно также ознакомиться с переводом Руководства по ГТЕ на немецкий язык.

## **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

60. Новый подход к проведению ежегодных тематических сессий и обсуждений параллельно с сессией Рабочей группы оказался успешным, поскольку он позволил расширить круг стран, участвующих как в рабочих совещаниях, так и в самой сессии. Последующее прямое взаимодействие с заинтересованными сторонами также обеспечило более широкое участие, тогда как в предыдущие годы наблюдался спад. В ближайшие годы необходимо будет продолжить работу в этой области с целью расширения круга участников путем повышения для них актуальности рабочих совещаний и сессий, возможно путем увеличения продолжительности ежегодной сессии с двух до трех дней.

61. В рассматриваемый двухгодичный период появилась возможность согласования Протокола к СЛКП и СМВП, хотя по-прежнему трудно заручиться поддержкой государств-членов, необходимой для того, чтобы СЛКП и Протокол к нему, в отношении которых Рабочая группа выступает в качестве Административного комитета, обновлялись и отвечали требованиям государств-членов. Хотя секретариат добился определенного успеха в попытках возобновить контакт с некоторыми государствами-членами по вопросу, касающемуся интермодальных перевозок, в этой области необходима дальнейшая работа.

## **Направление деятельности 7 Таможенные вопросы, связанные с транспортом**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 7)**

62. Присоединение новых стран к международным правовым инструментам в области облегчения пересечения границ и более эффективное их осуществление.

### **B. Показатели достижения результатов**

- 1. Число стран и представителей, участвующих в совещаниях Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Административного комитета Конвенции МДП (АС.2) и групп экспертов (ПД 7 а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 410 делегаций, 1 100 участников.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 400 делегаций, 1 000 участников.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 450 делегаций<sup>3</sup>, 993 участника<sup>4</sup>.**

<sup>3</sup> Примечание секретариата: WP.30/АС.2: 172 (2016 год); 208 (2017 год); GE.1: 11 (2016 год); 24 (2017 год); GE.2: 23 (2016 год); 24 (2017 год).

<sup>4</sup> Примечание секретариата: WP.30/АС.2: 397 (2016 год); 445 (2017 год); GE.1:20 (2016 год); 26 (2017 год); GE.2: 52 (2016 год); 49 (2017 год).

## 2. Число принятых и/или рассмотренных новых поправок и число новых Договаривающихся сторон (ПД 7 б))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 10 принятых и/или рассмотренных поправок, 1 новая Договаривающаяся сторона.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 3 поправки, 2 новые Договаривающиеся стороны.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 21 принятая и/или рассмотренная поправка, две новые Договаривающиеся стороны<sup>5</sup>.**

## 3. Число обследований по осуществлению правовых документов, касающихся пересечения границ (ПД 7 с))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 2.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 2.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 6<sup>6</sup>.**

## С. Оценка результативности

63. Правовые документы Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), касающиеся облегчения процедур пересечения границ, помогают Договаривающимся сторонам поддерживать хрупкое равновесие между созданием более благоприятных условий для перевозок и развития торговли, с одной стороны, и обеспечением безопасности и необходимых поступлений в государственный бюджет – с другой. Подтверждением их актуальности стало активное участие растущего числа стран, межправительственных организаций (МПО) и неправительственных организаций (НПО) в работе совещаний WP.30 и AC.2. О заинтересованности стран можно также судить по числу новых Договаривающихся сторон различных конвенций. В 2016 году к Конвенции МДП присоединился Китай, а в 2017 году – Индия, которая стала ее семьдесят первой Договаривающейся стороной; о своем намерении присоединиться к Конвенции в ближайшем будущем заявили Аргентина и Саудовская Аравия. Вступила в силу или была обсуждена 21 новая поправка к Конвенции МДП, в основном направленная на повышение эффективности управления и защиту доходов. Речь идет, в частности, о предложениях по дальнейшей разработке требований в отношении проверки уполномоченной международной организации, роли и задач Административного комитета МДП в этом процессе, а также о предложениях об изменении международной системы гарантий, с тем чтобы обеспечить для правительств более эффективную защиту доходов в случае нарушения положений Конвенции МДП. В 2016 году Республика Молдова присоединилась к Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года, а Туркменистан присоединился к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года.

64. 26 сентября 2017 года ЕЭК и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) подписали пятилетний меморандум о взаимопонимании (МОВ) по сотрудничеству в области компьютеризации процедуры МДП. В дополнение к МОВ в

<sup>5</sup> Примечание секретариата: Конвенция МДП 1975 года: Китай Индия; Конвенция о согласовании 1982 года: Туркменистан; Конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года: Республика Молдова.

<sup>6</sup> Примечание секретариата: обследование по приложению 8, обследование GE.2, обследование по вопросу о таможенных претензиях, по ценам на книжки МДП, обследование по вопросу структуры цен на книжки МДП, обследование по вопросу о книжке МДП «Табачные изделия/алкогольные напитки».

тот же день и на тот же срок было также подписано соглашение о взносах (СВ), направленное на обеспечение полной компьютеризации процедуры МДП. СВ предназначено для финансирования деятельности ЕЭК, связанной с проектами eTIR, в частности для постоянного совершенствования и эксплуатационного обслуживания международной системы eTIR. Кроме того, на 147-й сессии WP.30 МСАТ подтвердил свою готовность изменить СВ в случае необходимости внесения дополнительных средств для обеспечения скорейшей разработки и внедрения новых функциональных возможностей, которые просили включить Договаривающиеся стороны, участвующие в реализации проектов eTIR, благодаря чему был решен актуальный вопрос о финансировании развития международной системы eTIR.

65. Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) провела свои двадцать пятую, двадцать шестую и двадцать седьмую сессии в сентябре 2016 года, мае 2017 года и декабре 2017 года соответственно. Эти сессии были главным образом посвящены обзору результатов экспериментального проекта eTIR с участием Грузии и Турции и экспериментального проекта eTIR с участием Ирана (Исламской Республикой) и Турции, а также оценке последствий работы Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) для спецификаций eTIR. GE.1 с удовлетворением отметила опыт реализации экспериментальных проектов eTIR и рассмотрела вариант 4.2а концептуальной, функциональной и технической документации eTIR, а также предложения по поправкам, сделанные на основе выводов по итогам экспериментальных проектов eTIR и работы GE.2. Пока не будет создан специализированный технический орган (проект правовых положений eTIR предусматривает создание технического органа по осуществлению) для контроля за разработкой и поддержанием концептуальных, функциональных и технических спецификаций eTIR, эту роль, по всей вероятности, будет по-прежнему выполнять GE.1.

66. GE.2 приступила к работе в конце двухгодичного периода 2014–2015 годов, а именно в ноябре 2015 года. В 2016–2017 годах Группа провела 4 сессии. Несмотря на непродолжительный срок мандата, GE.2 завершила разработку проекта правовой основы для компьютеризации процедуры МДП, используя для этого хорошо проработанные концептуальные, функциональные и технические рамочные положения, отраженные в соответствующей документации GE.1. Важным шагом вперед стали решение включить правовые рамки eTIR в Конвенцию МДП в форме факультативного приложения, а также решение о статусе и процессе внесения поправок в концептуальную, функциональную и техническую документацию. Однако сохраняются проблемные вопросы, в частности отсутствие консенсуса по электронной аутентификации. Проект нового приложения 11 к Конвенции в настоящее время находится на стадии обсуждения в рамках WP.30. Формат нового приложения позволяет Договаривающимся сторонам продолжать компьютеризацию, а те страны, которые к этому еще не готовы, могут отказаться от участия и присоединиться к eTIR на более позднем этапе.

67. Для надлежащего применения правовых документов на национальном уровне необходим регулярный мониторинг. В этих целях в основных конвенциях ЕЭК, направленных на облегчение пересечения границ, а именно в Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, предусмотрены механизмы мониторинга. В частности, в 2016–2017 годах было проведено двухгодичное обследование Договаривающихся сторон по вопросу об осуществлении на национальном уровне приложения 8 к Конвенции о согласовании. Результаты обследования показывают, что все участвовавшие в нем страны либо применяют положения приложения 8, либо активно работают над их применением. В настоящее время в онлайн-режиме проводится еще один опрос Договаривающихся сторон МДП по вопросу о таможенных претензиях за 2013–2016 годы и уровне гарантий МДП. Результаты будут представлены ИСМДП и АС.2 в 2018 году. По просьбе ИСМДП секретариат проводит ежегодные обследования для сбора информации о ценах на книжки МДП, предоставлять которую национальные объединения обязаны в соответствии с положениями статьи 3 vi) части I приложения 9 к Конвенции. Кроме того, Рабочая группа провела обследование по вопросу об уровне пошлин и сборов за табачные

изделия и алкогольные напитки в 2017 году, и ИСМДП провел обследование по вопросу о структуре цен на книжки МДП. И наконец, в 2017 году GE.2 провела обследование по вопросу об электронных методах аутентификации среди Договаривающихся сторон Конвенции МДП. Результаты этого обследования показали, что в ряде стран единственным применяемым методом аутентификации служит электронная подпись в инфраструктуре открытых ключей (ИОК), предусмотренная национальным органом по сертификации, причем исключительно для резидентов стран, которые выражали обеспокоенность по поводу методов аутентификации, предусмотренных в проекте приложения 11.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

68. Наибольшую потенциальную пользу от возможностей, предоставляемых правовыми документами ЕЭК, касающимися облегчения пересечения границ, могут получить развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Однако по финансовым соображениям представители этих стран зачастую не могут позволить себе участвовать в сессиях ЕЭК в Женеве. В качестве возможных решений можно было бы предложить создать целевой фонд при поддержке частного сектора и/или проводить некоторые официальные совещания в этих странах, а не в Женеве, что и делается в настоящее время.

69. Опыт показывает, что полная компьютеризация процедуры МДП не будет проведена в одночасье. Вместе с тем с учетом того, что текст нового приложения 11 находится на обсуждении в WP.30 и финансирование для проекта eTIR обеспечено, достигнуть конструктивного прогресса, который выразится в принятии приложения 11, вполне возможно.

70. Будущие задачи будут включать завершение работы над новой конвенцией об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы для замены устаревшей Конвенции 1952 года. Сводный текст окончательного проекта был представлен на рассмотрение WP.30 и SC.2 в конце 2017 года. В 2016 и 2017 годах WP.30 продолжила также рассмотрение предложений по внесению поправок в Конвенцию о согласовании путем включения в нее нового приложения 10, касающегося морских портов. На июньской сессии 2017 года Рабочая группа констатировала, 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.

71. Предполагается, что ЕЭК один раз в два года рассматривает вопрос о ходе применения Конвенции о согласовании. Согласно полученным ответам, положительные результаты были достигнуты в следующих областях: а) официальное опубликование приложения 8 в странах, б) совершенствование инфраструктуры в пунктах пересечения границ, в) обмен информацией по визовым вопросам, г) информирование сторон, участвующих в международных перевозках, д) облегчение контроля срочных партий грузов, инфраструктурные меры (условия для совместного контроля, разделение потоков движения, надлежащие места для парковки и т. д.) в местах пересечения границ и т. д. Вместе с тем лишь незначительное число процедур контроля было перенесено в пункты отправления и назначения и недостаточный прогресс был достигнут в облегчении выдачи виз профессиональным водителям и обеспечении признания Международного сертификата технического осмотра и Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС). Эти области работы требуют постоянного мониторинга, возможно посредством выполнения анализа для определения узких мест в деятельности по осуществлению, организации специальных рабочих совещаний или созыва сессии Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3).

## Направление деятельности 8 Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

### А. Ожидаемое достижение (ОД 8)

72. Обмен опытом, добросовестной практикой и наращивание потенциала в целях интеграции политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с уделением особого внимания странам Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ).

### В. Показатели достижения результатов

#### 1. Более активное вовлечение государств-членов и координационных центров ОПТОСОЗ в деятельность по осуществлению предусмотренной ОПТОСОЗ политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (ПД 8)

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2015 год: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 40 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций; 3 рабочих совещания по наращиванию потенциала и 2 сессии Руководящего комитета.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы:** участие 60 стран и 43 МПО и НПО в 6 основных совещаниях, включая 5 рабочих совещаний по наращиванию потенциала и 1 сессию Руководящего комитета ОПТОСОЗ.

### С. Оценка результативности

73. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья была принята Парижская декларация, в которой указаны приоритетные цели на 2014 год, механизмы осуществления и рабочий план на период 2014–2019 годов для Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), осуществляемой под совместным руководством ЕЭК и Европейского регионального отделения ВОЗ. Руководящий комитет ОПТОСОЗ, следящий за осуществлением программы ОПТОСОЗ, провел в 2016 и 2017 годах две сессии. В 2016 году были организованы три рабочих совещания по наращиванию потенциала: в Петрозаводске (Российская Федерация), Вене (Австрия) и Владивостоке (Российская Федерация), а в 2017 году аналогичное рабочее совещание было проведено в Мангейме (Германия) по случаю 200-й годовщины изобретения велосипеда. В 2017 году работа была сосредоточена на последующей деятельности по итогам четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (4СВУ) (Париж, 14–16 апреля 2014 года) и на подготовке пятого Совещания высокого уровня, которое состоится в Австрии в 2019 году. Помимо предоставления стандартной секретариатской поддержки, Отдел оказывал следующую значительную помощь: осуществлял руководство процессом обновления веб-сайта и информационного центра ОПТОСОЗ (2016–2017 годы); выполнял роль руководителя проекта по подготовке инфраструктурного модуля генерального плана комплексного развития велосипедного движения (2017–2019 годы); выполнял роль руководителя проекта по организации обследования по «зеленым» рабочим местам (2017–2019 годы); организовал проведение исследования по городу Мангейм с применением инструмента ForFITS.

## **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

74. Для проведения межсекторальных и межучрежденческих мероприятий по линии ОПТОСОЗ и для управления ими секретариату необходимы значительные ресурсы, которые позволяли бы координировать работу многочисленных заинтересованных сторон, в том числе в контексте сотрудничества трех вовлеченных в эти мероприятия секретариатов. Это же относится и к организации деятельности по наращиванию потенциала, предполагающей сотрудничество (как минимум) между министерствами транспорта, здравоохранения и окружающей среды (в основном) стран Восточной и Центральной Европы, а также Кавказа. В то же время в мире наблюдается рост интереса к видам транспорта, пропагандируемым ОПТОСОЗ (активная мобильность), и увеличение потребности в специальных знаниях и ноу-хау, которые могут быть получены лишь в рамках подпрограммы по транспорту, что приводит к увеличению спроса на предлагаемые ОПТОСОЗ продукты и услуги. Удовлетворить этот спрос без дополнительных ресурсов будет весьма трудно. Нехватка внебюджетных средств не позволяет в полной мере использовать возможности информационного центра ОПТОСОЗ, который мог бы играть ключевую роль в обеспечении функционирования ОПТОСОЗ и привлечении к ней необходимого внимания. Средства не были выделены даже на заполнение вакансии контент-администратора информационного центра, поэтому, несмотря на обновление и запуск нового веб-сайта, информационный центр будет по-прежнему функционировать в автоматическом, хотя и модернизированном режиме.

## **Направление деятельности 9.a Перевозка опасных грузов (ЕЭК)**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 9.a)**

75. Принятие поправок к ДОПОГ<sup>7</sup> и – посредством работы, проводимой совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), – поправок соответственно к МПОГ<sup>8</sup> и ВОПОГ<sup>9</sup>, направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение на основе международного и национального законодательства.

### **B. Показатели достижения результатов**

- 1. Принятие в 2015 и 2016 годах поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, которые отражают, в частности, Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2015 года (девятнадцатое пересмотренное издание), их вступление в силу с 1 января 2017 года для международных перевозок и введение в действие для внутренних перевозок во всех странах – членах Европейского союза и в Европейском экономическом пространстве с 1 июля 2017 года (ПД 9.a а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 набор поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ.

<sup>7</sup> Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов.

<sup>8</sup> Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

<sup>9</sup> Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.



Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу (уведомления депозитария ООН C.N.443.2016.TREATIES.XI.B.14 и C.N.744.2016.TREATIES.XI.B.14; C.N.444.2016.TREATIES.XI.D.6/C.N.743.2016.TREATIES.XI.D.6 и C.N.607.2016.TREATIES.XI.D.6/C.N.897.2016.TREATIES.XI.D.6; уведомления ОТИФ RID-16003-CE54, OTIF/RID/NOT/2017 и RID-16009-CE54).**

## 2. Опубликование до конца 2016 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2017 года (ПД 9.a b))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 ДОПОГ (ECE/TRANS/257, тома I и II, в продаже под номером E.16.VIII.1), 1 ВОПОГ (ECE/TRANS/258, тома I и II, в продаже под номером E.16.VIII.3).**

## С. Оценка результативности

76. Сознвая необходимость облегчения международных грузовых перевозок, а также повышения безопасности и защищенности транспорта, Договаривающиеся стороны продолжили работу по обновлению ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с учетом новых технических достижений, требований и потребностей транспортного сектора. В целях согласования условий перевозок различными видами транспорта Договаривающиеся стороны приняли поправки для транспонирования девятнадцатого пересмотренного издания Типовых правил Организации Объединенных Наций (2015 года) без возобновления технических дискуссий (например, в отношении перевозки вязких жидкостей; газов; полимеризующихся веществ; двигателей внутреннего сгорания, работающих на легковоспламеняющихся жидкостях или газах, или машин с такими двигателями; электромобилей; литиевых батарей; систем выдачи аммиака). Они сосредоточили свои усилия на проблемах конкретных видов транспорта.

77. В области автомобильного транспорта Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла новые и пересмотренные требования в отношении конструкции транспортных средств; экзаменов для консультантов по вопросам безопасности и водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы; и содержания письменных инструкций, которые должны находиться на борту транспортных средств. Поправки к ДОПОГ и МПОГ вступили в силу 1 января 2017 года.

78. Соответствующие поправки к ВОПОГ были разработаны Комитетом по безопасности ВОПОГ и приняты Административным комитетом ВОПОГ вместе с дополнительными поправками, непосредственно касающимися судоходства по внутренним водным путям; они вступили в силу одновременно 1 января 2017 года.

79. В директиву 2008/68/ЕС, обязывающую государства – члены Европейского союза и Европейского экономического пространства применять приложения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутренним перевозкам, были внесены соответствующие поправки во исполнение директивы 2016/2309 Комиссии от 16 декабря 2016 года, согласно которой эти положения с поправками должны быть введены в действие не позднее 30 июня 2017 года.

80. Секретариатом был подготовлен сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ на английском и французском языках, опубликованный в июне 2016 года в случае ДОПОГ (ECE/TRANS/257, тома I и II) и в октябре 2016 года в случае ВОПОГ (ECE/TRANS/258). Тексты ДОПОГ и ВОПОГ на русском языке были опубликованы в декабре 2016 года.

## **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

81. Созданные в регионе ЕЭК механизмы регулирования внутренних перевозок опасных грузов продолжают успешно функционировать. Сотрудничество ЕЭК с ОТИФ и ЦКСР и их курс на включение положений, рекомендуемых Организацией Объединенных Наций, в три основных правовых документа (МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ), регулирующих международные перевозки опасных грузов железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом в регионе, позволили привести эти документы в полное соответствие друг с другом и с аналогичными документами, регламентирующими морские и воздушные перевозки. Такое согласование крайне важно для облегчения международной торговли и интермодальных перевозок. Стремление Европейского союза применять положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутреннему транспорту в значительной мере способствует подобному согласованию на глобальном уровне. Применение ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ на национальном уровне свидетельствует также о том, что страны Европейского союза придают все большее значение соответствию положений ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, отражающих специфику отдельных видов транспорта, европейским стандартам, разработанным Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС), многие из которых на сегодняшний день приобрели обязательную силу как часть ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, хотя многие из сторон этих соглашений и не участвовали в их разработке.

82. Участие в совещаниях было, как обычно, весьма активным со стороны стран Европейского союза, Норвегии, Российской Федерации, Турции, Украины, Швейцарии и неправительственных организаций. В то же время, вероятно из-за финансовых ограничений, на них по-прежнему не был представлен ряд стран с переходной экономикой, включая Азербайджан, Албанию, Беларусь, Грузию, Казахстан, бывшую югославскую Республику Македония, Марокко, Молдову и Тунис. Расширение участия этих стран отвечало бы их собственным интересам, так как позволило бы им не только активнее включиться в процесс обновления соответствующих положений, но и обсудить проблемы их осуществления со странами, имеющими более обширный опыт. К сожалению, финансовые и кадровые ресурсы для оказания технической помощи остаются скудными, хотя в 2016 году Отдел устойчивого транспорта смог принять участие в подготовке ЕЭК обзора состояния безопасности дорожного движения в Грузии, часть которого была посвящена ДОПОГ и вопросам перевозки опасных грузов. Отдел устойчивого транспорта участвовал также в ряде семинаров, организованных Европейским союзом в контексте проекта ЕвроМед, осуществляемого в странах Северной Африки и Ближнего Востока и призванного обеспечить более широкое внедрение правовых документов ЕЭК, касающихся автомобильного транспорта, включая ДОПОГ, и в мероприятиях, организованных Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) с целью продвижения ДОПОГ в странах – членах Лиги арабских государств и в Китае. В 2016 году в рамках проекта ЕвроМед оказывалось также содействие участию в совещаниях представителей Алжира, Израиля, Иордании и Туниса. Кроме того, в 2017 году Отдел устойчивого транспорта принял участие в мероприятии по презентации новых поправок к ДОПОГ, проводившемся в Российской Федерации, и в конференциях и рабочих совещаниях в Китае и Монголии, где обсуждается возможность присоединения к ДОПОГ.

## **Направление деятельности 9.b Перевозка опасных грузов (ЕЭК)**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 9.b)**

83. Принятие «дорожной карты» по созданию административных структур, необходимых для применения ДОПОГ. Разработка на основе этой дорожной карты рекомендаций и/или руководящих принципов.

## **В. Показатели достижения результатов**

### **Принятие дорожной карты и разработка рекомендаций/руководящих принципов (ПД 9.b)**

*Показатели результативности:*

Целевые показатели на 2016–2017 годы: не применимо.

## **Направление деятельности 9.c Перевозка опасных грузов (ЕЭК)**

### **А. Ожидаемое достижение (ОД 9.c)**

84. Последующая деятельность по реализации «дорожной карты» по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения (ECE/TRANS/238) для новых и существующих Договаривающихся сторон ДОПОГ.

## **В. Показатели достижения результатов**

**Завершение подготовки и размещение на веб-сайте ЕЭК информации, касающейся стран, являющихся Договаривающимися сторонами ДОПОГ, и информации, подлежащей обязательному представлению (информация о свидетельствах о подготовке водителей и информация, указанная в приложении I к дорожной карте) (ПД 9.c)**

*Показатели результативности:*

Целевые показатели на 2016–2017 годы: наличие и обновление информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: наличие информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ.**

### **С. Оценка результативности**

85. После присоединения Грузии 19 сентября 2016 года число Договаривающихся сторон ДОПОГ составило 49.

86. На странице «Информация по странам»<sup>10</sup> веб-сайта ЕЭК указаны адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией согласно внутригосударственному законодательству в вопросах применения ДОПОГ. Секретариат обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от Договаривающихся сторон. Информация по 35 странам является подробной и обновляется. В случае еще 11 стран (Азербайджана, Албании, Андорры, Беларуси, Исландии, Казахстана, Кипра, Лихтенштейна, Марокко, Черногории и Эстонии) указаны контактные данные основного компетентного органа. По двум из стран (Грузия и Таджикистан) информация отсутствует.

87. На странице «Свидетельства ДОПОГ о подготовке водителей»<sup>11</sup> содержатся образцы свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, выдаваемых в соответствии с пунктом 8.2.2.8.5 ДОПОГ. Образцы своих свидетельств представили 34 страны. Информация о том, выдаются ли эти свидетельства в остальных странах, отсутствует.

<sup>10</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html).

<sup>11</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_certificates.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html).

88. На странице «Языковые версии (ДОПОГ, инструкции в письменной форме)»<sup>12</sup> приведены официальные переводы письменных инструкций – в соответствии с пунктом 5.4.3.4 ДОПОГ, – направляемых компетентными органами. На случай чрезвычайной ситуации, которая может возникнуть в результате аварии во время перевозки, эти инструкции должны быть предоставлены членам экипажа транспортного средства на языке(ах), на котором(ых) каждый член экипажа может читать и который(е) он понимает. В случае 10 стран (Албании, Азербайджана, Андорры, бывшей югославской Республики Македония, Исландии, Марокко, Туниса, Украины, Хорватии и Черногории) переводы на официальный(ые) язык(и) этих стран на веб-сайте отсутствуют. Доступны могут быть также варианты на других основных неофициальных языках, используемых в той или иной стране. В случае остальных стран (79%) с текстами соответствующих документов можно ознакомиться не менее чем на одном официальном языке.

89. Страница «Многосторонние соглашения»<sup>13</sup> содержит перечень действующих двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в соответствии с разделом 1.5.1 ДОПОГ. Секретариат еженедельно обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от компетентных органов ДОПОГ. Информация, приведенная на этой странице, считается полной.

90. На странице «Отчеты о происшествиях»<sup>14</sup> размещены отчеты о серьезных авариях или инцидентах, переданные Договаривающимися сторонами в соответствии с пунктом 1.8.5.2 ДОПОГ. С 2004 года отчеты, поступающие от Договаривающихся сторон, публикуются на веб-сайте ЕЭК, но только с согласия направивших их компетентных органов, поскольку некоторые отчеты могут содержать конфиденциальную информацию.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

91. На своей 103-й сессии Рабочая группа сделала вывод о том, что она располагает более 75% информации. Страны, которые указали только контактную информацию главного компетентного органа, могли бы представить более подробные сведения. Рабочая группа отметила, что для облегчения взаимодействия между Договаривающимися сторонами было бы полезно указать по крайней мере адрес электронной почты. Странам, не указавшим эти данные, предлагается сообщить секретариату ЕЭК адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ, со ссылкой в каждом случае на соответствующее положение ДОПОГ, а также адреса, по которым следует направлять соответствующие заявки. В надлежащих случаях странам предлагается подтвердить, что компетенцией в отношении всех требований ДОПОГ обладает только главный компетентный орган.

92. Рабочая группа также предложила странам, не предоставившим образцы выдаваемых ими свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, сделать это или в соответствующих случаях подтвердить, что такие свидетельства они не выдают. Рабочая группа просила секретариат направить указанным странам официальный запрос на этот счет.

<sup>12</sup> [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_linguistic\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html).

<sup>13</sup> <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

<sup>14</sup> <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

## Направление деятельности 10.a Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

### A. Ожидаемое достижение (ОД 10.a)

93. Принятие поправок к Рекомендациям Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) и Руководству по испытаниям и критериям и выпуск новых рекомендаций в 2016 году, а также опубликование в 2017 году новых сводных вариантов Типовых правил и Руководства по испытаниям и критериям, включающих поправки и новые рекомендации.

### B. Показатели достижения результатов

#### 1. Поправки к девятнадцатому пересмотренному изданию Типовых правил и к шестому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям, принятые в 2016 году (ПД 10.a а)

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 2 набора поправок.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 2 набора поправок.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 2 набора поправок (ST/SG/AC.10/44/Add.1, ST/SG/AC.10/44/Add.2).**

#### 2. Опубликование двадцатого пересмотренного издания Типовых правил и поправки 1 к шестому пересмотренному изданию Руководства до конца 2017 года (ПД 10.a б)

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 Типовые правила, 1 поправка к Руководству.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 Типовые правила, поправка 1 к шестому пересмотренному изданию Руководства).

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: Типовые правила (ST/SG/AC.10/1/Rev.20, в продаже под номером E.17.VIII.1); поправка 1 к шестому пересмотренному изданию Руководства (ST/SG/AC.10/11/Rev.6/Amend.1, в продаже под номером E.17.VIII.3).**

### C. Оценка результативности

94. Набор поправок к Типовым правилам Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и набор поправок к Руководству по испытаниям и критериям были утверждены Комитетом экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции в декабре 2016 года, т. е. в конце двухгодичного рабочего периода 2015–2016 годов. По просьбе Совета, изложенной в его резолюции 2017/13, эти поправки были отражены в пересмотренных изданиях Рекомендаций, Типовых правил (ST/SG/AC.10/1/Rev.20) и поправке 1 к шестому пересмотренному изданию «Руководства по испытаниям и критериям (ST/SG/AC.10/11/Rev.6/Amend.1) Организации Объединенных Наций, опубликованных секретариатом в 2017 году. В текущий двухгодичный рабочий период 2017–2018 годов Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов приступает к обсуждению новых поправок для принятия Комитетом в декабре 2018 года.

## D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования

95. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов по-прежнему активно занимается решением постоянно возникающих новых вопросов, связанных главным образом с технологическими достижениями или практическим осуществлением его действующих рекомендаций.

## Направление деятельности 10.b Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

### A. Ожидаемое достижение (ОД 10.b)

96. Эффективное осуществление рекомендаций с помощью национальных и международных правовых документов.

### B. Показатели достижения результатов

1. Число поправок, внесенных в международные правовые документы с учетом Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) 2015 года (восемнадцатое пересмотренное издание) (ПД 10.b а))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 6.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 6.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 6.**

2. Число правительств, которые приняли требования последнего пересмотренного издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (Типовые правила) для регулирования национальных перевозок внутренним транспортом (ПД 10.b б))

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 38.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 38.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 38.**

### C. Оценка результативности

97. Все основные организации, занимающиеся разработкой положений о перевозке опасных грузов, проанализировали новые и пересмотренные положения, содержащиеся в опубликованном в 2015 году восемнадцатом пересмотренном издании Типовых правил Организации Объединенных Наций. Они внесли соответствующие изменения в свои правовые документы с целью обеспечить их полное взаимное соответствие и согласованность друг с другом; эти изменения, вступившие в силу одновременно с 1 января 2017 года, перечислены ниже:

- Международная морская организация (ИМО): поправка 38-16 к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов;
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО): Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом, издание 2017–2018 годов;
- ЕЭК: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ 2017 года); Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ 2017 года);

- ОТИФ: Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ 2017 года);
- директива (ЕС) 2016/2309, которая в четвертый раз изменяет приложения к директиве 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета, касающейся перевозки опасных грузов внутренним транспортом, с учетом научно-технического прогресса (распространяет положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ на внутренние перевозки).

98. Положения девятнадцатого пересмотренного издания нашли отражение в национальном законодательстве о внутренних перевозках не менее 28 государств – членов ЕС, а также Австралии, Исландии, Канады, Лихтенштейна, Новой Зеландии, Норвегии, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Турции и Швейцарии (раздел 49 КФП), т. е. по крайней мере 38 стран. Возможности секретариата недостаточны, для того чтобы с точностью отслеживать ход работы по внедрению национальных положений во всех странах мира, особенно за пределами региона ЕЭК.

99. В 2015 и 2016 годах Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций продолжил работу по обновлению своих рекомендаций и в декабре 2016 года принял два набора поправок к Типовым правилам и к Руководству по испытаниям и критериям, включенных в двадцатое пересмотренное издание Типовых правил и поправку 1 к шестому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям. Эти поправки будут положены в основу намеченного на 2019 год обновления международных и национальных правовых документов. 2018 год стал началом нового двухгодичного цикла работы.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

100. Все основные международные организации, которые занимаются разработкой правил международной перевозки опасных грузов (ИМО, ИКАО и ЕЭК), по-прежнему предпринимают активные усилия по введению в действие Рекомендаций Организации Объединенных Наций посредством включения их положений в свои соответствующие правовые документы. Это позволяет добиться не только высокого уровня безопасности международных перевозок всеми видами транспорта, регулируемых соответствующими правилами, но и согласованности таких правил. Во многих странах, и в частности в странах, перечисленных в пункте 90 выше, эти рекомендации применяются к внутренним перевозкам и обновляются по мере обновления международных документов. Ситуация с их выполнением в странах, не являющихся членами ЕЭК, улучшается с каждым годом, особенно в государствах, участвующих в деятельности Подкомитета (например, в Китае, Японии, Австралии, Южной Африке и Бразилии), даже несмотря на то, что развивающимся странам обычно бывает нелегко поддерживать темп, заданный двухгодичным циклом обновления. Хотя импортируемые этими странами опасные грузы ввозятся на условиях транспортировки, оговоренных в последнем издании Рекомендаций Организации Объединенных Наций, их собственные национальные правила обычно обновляются реже, т. е. каждые пять–десять лет. Из-за нехватки ресурсов секретариату трудно следить за положением дел в странах, не относящихся к региону ЕЭК. Круг участников сессии Подкомитета свидетельствует о весьма высокой активности (от 120 до 170 делегатов на каждой сессии) примерно 30 стран всех регионов, а также многих НПО (представляющих в основном химическую промышленность, транспортные организации и изготовителей упаковочных материалов/цистерн). Интерес к этой деятельности постоянно растет, что в свою очередь приводит к увеличению числа делегатов, количества представляемых документов и запросов о получении информации или о поддержке мероприятий по созданию потенциала, т. е. к непрерывному повышению рабочей нагрузки для подразделения секретариата, отвечающего за данное направление.

## **Направление деятельности 11.а**

### **Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС)**

#### **А. Ожидаемое достижение (ОД 11.а)**

101. Принятие поправок к Согласованной на глобальном уровне системе в целях дальнейшего уточнения или гармонизации существующих критериев классификации и маркировки опасности или введения новых критериев, с тем чтобы сохранить либо усилить единообразным, согласованным и последовательным образом степень защиты окружающей среды и работников химических предприятий, а также лиц, занимающихся обработкой, перевозкой или использованием опасной химической продукции; содействие эффективному применению этого документа путем принятия международных и национальных правовых документов и опубликование в 2017 году седьмого пересмотренного издания СГС.

#### **В. Показатели достижения результатов**

##### **1. Один набор поправок к СГС для принятия в 2016 году (ПД 11.а а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 набор поправок.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 набор поправок.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 набор поправок.**

##### **2. Опубликование седьмого пересмотренного издания СГС до конца 2017 года (ПД 11.а б))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 СГС.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 СГС.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 СГС.**

#### **С. Оценка результативности**

102. Набор поправок к СГС был принят Комитетом экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции в декабре 2016 года, т. е. в конце его двухгодичного рабочего периода 2015–2016 годов. По просьбе Совета, высказанной в его резолюции 2017/13, эти поправки были отражены в седьмом пересмотренном издании СГС, опубликованном секретариатом в 2017 году. В текущий двухгодичный рабочий период 2017–2018 годов Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции приступает к обсуждению новых поправок для принятия Комитетом в декабре 2018 года.

#### **Д. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

103. С постепенным ростом числа стран, применяющих СГС (в настоящее время 56 страна), увеличиваются и объемы представляемой многими странами информации о практических трудностях внедрения этой системы, которые Подкомитету экспертов необходимо устранять посредством принятия поправок к СГС.



## **Направление деятельности 11.b**

### **Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС)**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 11.b)**

104. Эффективное осуществление СГС на основе национальных и международных правовых документов.

#### **B. Показатели достижения результатов**

##### **1. Число международных правовых документов, кодексов, руководств или стандартов, которые были приняты или изменены с учетом положений СГС (ПД 11.b. а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 16.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 16.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 16.**

##### **2. Число государств, правительства которых учли положения СГС и поправок к ней в своих национальных системах нормативного регулирования, применимых к классификации и маркировке опасности химической продукции в других секторах, помимо транспорта (ПД 11.b б))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 51.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 52.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 56.**

#### **C. Оценка результативности**

105. Учитывая необходимость в обеспечении согласованности и легкодоступности информации об опасных свойствах химических веществ в интересах более надежной защиты здоровья людей и окружающей среды и признавая, что гармонизация будет способствовать большей согласованности национальных требований к классификации и указанию опасных свойств химических веществ, которые должны выполнять предприятия, участвующие в международной торговле, государства-члены предпринимают значительные усилия для пересмотра своих правовых документов, касающихся химической безопасности, или для принятия нового законодательства о внедрении СГС.

106. В 2016–2017 годах, согласно информации, представленной секретариату, ряд международных правовых документов, кодексов, руководящих принципов и стандартов, касающихся воздействия потенциально опасных химических веществ на всех этапах жизненного цикла, включая производство, хранение, перевозку, использование на рабочем месте и присутствие в окружающей среде, был изменен в свете положений СГС. К ним относятся восьмой, девятый и десятый варианты Европейского регламента применения СГС (регламент № 1272/2008 ЕС), адаптированные с учетом технического прогресса, и девятнадцатое пересмотренное издание Типовых правил ООН (и связанных с ними соответствующих документов по перевозке опасных грузов морским, воздушным и наземным транспортом). Оба эти документа влияют на многие другие законодательные акты (например, более

11 директив ЕС связаны с регламентом № 1272/2008 ЕС и по меньшей мере в шесть международных документов по перевозке отдельными видами транспорта внесены поправки в соответствии с Типовыми правилами ООН). Положения СГС используются также для оценки опасных свойств химических веществ в рамках таких международных конвенций, кодексов или руководящих принципов, как Роттердамская конвенция о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле, Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях, рекомендованная ВОЗ Классификация пестицидов по видам опасностей, краткие международные документы по оценке химических веществ (КМДОХ) или международные карточки химической безопасности (МКХБ). Это означает, что целевой показатель (16 документов) уже превышен.

107. Кроме того, в 2014 году была завершена деятельность по приведению положений приложения I к Конвенции ЕЭК о трансграничном воздействии промышленных аварий в соответствие с СГС.

108. Число государств, правительство которых уже обеспечило или в настоящее время обеспечивает включение положений СГС или поправок к ней в свои национальные системы, регламентирующие классификацию опасности и маркировку химических веществ в других отраслях, помимо транспорта, продолжает увеличиваться. В перечень государств, где приняты надлежащие меры по внедрению СГС, входят все 28 стран – членов ЕС, все 3 страны ЕЭП, а также Эквадор, Швейцария, Австралия, Новая Зеландия, Маврикий, Уругвай, Сингапур, Япония, Китай, Российская Федерация, Израиль, Малайзия, Аргентина, Турция, Республика Корея, Мексика, Бразилия, Соединенные Штаты Америки, Канада, Сербия, Филиппины, Южная Африка, Замбия, Вьетнам и Таиланд (т. е. не менее 56 стран).

109. Подкомитет экспертов по СГС принял набор поправок к шестому пересмотренному изданию СГС в декабре 2016 года, когда завершился двухгодичный цикл его работы. Принятые поправки были одобрены Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов и по СГС, а также Экономическим и Социальным Советом, что было отмечено в его резолюции 2017/13 от 8 июня 2017 года.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

110. СГС является инструментом, предназначенным для целого ряда секторов (транспорт, защита потребителей, производственная безопасность и гигиена труда, а также охрана окружающей среды); таким образом, для ее эффективного применения от государств-членов требуются значительные усилия по внесению изменений во все имеющиеся у них правовые документы по вопросам химической безопасности в каждом из соответствующих секторов либо по принятию нового законодательства.

111. СГС уже широко применяется при перевозке опасных грузов благодаря Типовым правилам и связанным с ними нормативным документам (см. направление деятельности 12), в которые в 2017 году в целях их эффективного осуществления были внесены соответствующие поправки в свете положений шестого пересмотренного издания СГС. Вместе с тем в других секторах ситуация более сложная, и внедрение СГС может занять некоторое время, так как для него необходимы изменение или пересмотр значительного числа различных правовых документов и наличие руководящих указаний по применению системы (например, для принятия СГС Европейским союзом в 2008 году потребовались многочисленные поправки к 11 директивам ЕС, относящимся к различным сферам регулирования, а также издание нового регламента по КМУ (классификации, маркировке, упаковке)).

112. Несмотря на все усилия секретариата по сбору информации о ходе внедрения СГС (см. [www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/implementation\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/implementation_e.html)), не всегда удается получить такую информацию по странам и организациям, не участвующим в работе сессий Подкомитета, из надежных источников. Кроме того, речь идет о большом числе национальных законодательных актов, и темпы внедрения в одной и той же стране в зависимости от конкретного сектора могут различаться. Поэтому в

некоторых случаях представленные показатели достижения за отчетный период могут быть заниженными по сравнению с фактическим уровнем применения СГС, так как приведенные данные основываются лишь на информации, поступившей в секретариат.

113. Особенно полезную роль в процессе внедрения играет сотрудничество в области создания потенциала с МОТ, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Учебным и научно-исследовательским институтом Организации Объединенных Наций (УНИТАР), а также с такими организациями, как Европейская комиссия, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Организация азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС).

114. Участие в совещаниях по СГС является весьма активным (порядка 120 делегатов на каждой сессии); интерес, проявляемый к внедрению этой системы, растет по мере ее все более широкого развертывания на глобальном уровне.

## **Направление деятельности 12.a**

### **Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 12.a)**

115. Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

#### **B. Показатели достижения результатов**

##### **1. Общая процентная доля предложений о редакционных поправках, принятых WP.11 (ПД 12.a a))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 50%.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 60%.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 60% (оценочный показатель).**

##### **2. Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС (ПД 12.a b))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 49.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 51.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 50.**

##### **3. Число стран, направивших ответы на вопросник по осуществлению СПС (ПД 12.a c))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 21.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 24.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 22.**

## **С. Оценка результативности**

### **1. Общая процентная доля предложений о редакционных поправках, принятых WP.11**

116. На своей семьдесят второй сессии в 2016 году WP.11 приняла в общей сложности одну предложенную поправку к СПС, содержащуюся в приложении I к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/235). Эту поправку можно рассматривать как редакционную. Число редакционных поправок, которые будут приняты на семьдесят третьей сессии WP.11 в 2017 году, станет известно лишь после сессии (10–13 октября 2017 года), однако уже сейчас можно предположить, что общая процентная доля предложений о редакционных поправках не превысит целевой показатель 2016–2017 годов (60%). WP.11, возможно, пожелает выбрать новый показатель достижений для замены «процентной доли предложений о редакционных поправках, принятых WP.11».

### **2. Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС**

117. На момент составления настоящей записки насчитывалось 50 Договаривающихся сторон СПС. Таким образом, намеченная цель, которая состояла в том, чтобы обеспечить присоединение к СПС двух новых Договаривающихся сторон, в течение двухгодичного периода 2016–2017 годов не была достигнута. Последней Договаривающейся стороной стало Сан-Марино (май 2016 года). Потенциал для присоединения к нему новых Договаривающихся сторон по-прежнему существует. Из 56 государств – членов ЕЭК Договаривающимися сторонами СПС пока не являются Армения, Израиль, Исландия, Канада, Кипр, Лихтенштейн, Мальта, Туркменистан и Швейцария. Работа по пропагандированию СПС ведется также среди других стран Средиземноморья, таких как Алжир, Египет, Израиль, Иордания и Ливан. Они уже являются сторонами других правовых документов ЕЭК. Данный показатель достижения на период 2018–2019 годов рекомендуется сохранить.

### **3. Число стран, отвечающих на вопросник по осуществлению СПС**

118. В 2016 году ответы на него представили 22 страны. В 2017 году – 23 страны. Таким образом, целевой показатель, предусматривающий представление 24 ответов, не был достигнут. Данный показатель достижения на период 2018–2019 годов рекомендуется сохранить.

## **Д. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

119. Целевой показатель (число ответов на вопросник по осуществлению СПС) был достигнут, поэтому на следующий период его рекомендуется повысить. Некоторые страны заявляют, что они не в состоянии представить требуемые данные в силу особенностей своих административных структур. Данный показатель достижения на период 2018–2019 годов рекомендуется сохранить.

## **Направление деятельности 13 Статистика транспорта**

### **А. Ожидаемое достижение (ОД 13)**

120. Большая доступность и более широкая сфера охвата статистических данных о транспорте.

## **В. Показатели достижения результатов**

### **1. Число надежных статистических продуктов, доступных в интернете (ПД 13 а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: завершено создание онлайн-базы статистических данных.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: ведение базы статистических данных в онлайн-режиме.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме.**

### **2. Использование данных, определяемое по числу скачиваний с веб-сайтов (ПД 13 б))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 95 839 скачиваний.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 90 000 скачиваний.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 83 520 скачиваний<sup>15</sup>.**

## **С. Оценка результативности**

121. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) провела две очередные сессии. На сессии 2017 года утреннее заседание первого дня было посвящено рабочему совещанию по статистике железнодорожного транспорта.

122. Обсуждались вопросы, касающиеся следующего издания Глоссария по статистике транспорта и необходимых улучшений. Были приняты и распространены экспериментальные вопросники по показателям безопасности на железнодорожных переездах и статистике железнодорожных происшествий. Эффективность функционирования онлайн-базы данных по статистике транспорта была повышена за счет более своевременного представления соответствующей информации. Были подготовлены и размещены в Интернете два периодических издания: «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» (СДТП) и «Статистика транспорта ЕЭК для Европы и Северной Америки» (ранее БЕСАСТ). Рабочее совещание по вопросам наращивания потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения для стран – участниц Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) состоялось в сентябре 2016 года в Ашхабаде (Туркменистан). И наконец, была продолжена работа по согласованию методологий в области статистики транспорта, в рамках совещаний Межсекретариатской рабочей группы (МРГ) с участием Евростата, Международного транспортного форума и секретариата.

## **Д. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

123. Секретариату следует продолжать расширять сотрудничество с государствами-членами из Восточной и Центральной Европы, Кавказа и Центральной Азии, особенно с учетом результатов рабочего совещания по наращиванию потенциала, организованного в Ашхабаде. Это рабочее совещание позволило наладить непосредственное взаимодействие с поставщиками данных, однако работу в этом направлении необходимо продолжать. Для того чтобы некоторые страны принимали в этой работе более активное участие, следует проводить больше мероприятий по укреплению их потенциала. Результаты обследований 2015 года по автомобильным

<sup>15</sup> Данный показатель охватывает только период с 2016 года по начало марта 2017 года.

дорогам и железнодорожным линиям категории E следует распространять по возможности с использованием географической информационной системы (ГИС). Следует изучить возможность дальнейшей оптимизации Общего вопросника с учетом потребностей пользователей данных и необходимости снижения бремени предоставления отчетности для стран. Рабочей группе следует пропагандировать свою работу в качестве открытого форума для активного обсуждения методологической работы в области статистики транспорта.

## **Направление деятельности 14.a Автомобильный транспорт<sup>16</sup>**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 14.a)**

124. Более эффективное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

### **B. Показатели достижения результатов**

#### **1. Число выявленных проблемных областей и предложений по их устранению (ПД 14.a а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 4 области.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 3.

#### **Фактические показатели за 2016–2017 годы: 3.**

125. Были выявлены следующие проблемные области:

а) вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, с учетом параллельной/совпадающей законодательной основы в ЕС;

б) вопрос о применимом законодательстве о комбинированных маршрутах, проходящих как по территории стран, не являющихся Договаривающимися сторонами, так и Договаривающихся сторон ЕСТР, входящих или не входящих в ЕС, с учетом оговорок, сделанных государствами ЕС при ратификации Соглашения, и того факта, что ЕС не является Договаривающейся стороной ЕСТР;

с) вопрос, касающийся статьи 22-бис и центра, принимающего решения по поправкам к техническим характеристикам, содержащимся в приложении 1В.

126. Предложения по решению этих проблем и результаты, достигнутые в 2016–2017 годах:

а) вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, по-прежнему находится на обсуждении, но работа продвигается. Секретариат служит платформой для организации регулярных совещаний Договаривающихся сторон ЕСТР, а также дает необходимые правовые и иные рекомендации в целях содействия обсуждению;

б) вопрос о законодательстве, применимом к комбинированным маршрутам, рассматривался, и Группа экспертов решила прекратить обсуждение, не достигнув договоренности, учитывая недостаточное число ответов на вопросник Международного союза автомобильного транспорта;

<sup>16</sup> На основе изменений к документу ECE/TRANS/SC.1/2017/3, согласованных SC.1 на ее сессии, состоявшейся 17–18 октября 2017 года.

с) вопрос о внесении поправок в статью 22-бис обстоятельно обсуждался на совещаниях Группы экспертов по ЕСТР. На момент выхода настоящего документа ей по-прежнему не удалось согласовать формулировку пересмотренного текста статьи 22-бис.

## 2. Число семинаров и рабочих совещаний (ПД 14.a b))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 6.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 3.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 5 (одиннадцатая–пятнадцатая сессии Группы экспертов по ЕСТР).**

## 3. Среднее число участников одного семинара или рабочего совещания (ПД 14.a c))

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 73 (без учета участников десятой сессии).

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 65.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 111.**

## C. Оценка результативности

126. В период 2016–2017 годов мандат Группы экспертов по ЕСТР был продлен до 30 июня 2019 года в целях облегчения достижения консенсуса по предлагаемым изменениям статьи 22-бис Соглашения ЕСТР (процедура внесения поправок в добавление 1В).

127. Было внесено (и принято) предложение по поправке, которое позволит четырем государствам, не входящим в состав ЕЭК – Алжиру, Иордании, Марокко и Тунису, – присоединиться к Соглашению ЕСТР.

128. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК подписал документ о продлении действия (до конца 2018 года) Меморандума о взаимопонимании, в котором Объединенный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за корневую сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

129. В рамках совместной работы с транспортным проектом Евромед Отдел устойчивого транспорта ЕЭК разработал и опубликовал «дорожную карту» по ЕСТР.

## D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования

130. Были выявлены ключевые проблемные области. Во-первых, вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, с учетом наличия параллельных/совпадающих правовых систем в ЕС. Во-вторых, вопрос о применимом законодательстве по комбинированным маршрутам, проходящим по территории как стран, не являющихся Договаривающимися сторонами, так и Договаривающихся сторон, входящих или не входящих в ЕС, в связи с оговорками, сделанными государствами – членами ЕС при ратификации Соглашения, с учетом того, что ЕС не является Договаривающейся стороной ЕСТР. В-третьих, вопрос, касающийся статьи 22-бис и центра, принимающего решения по поправкам к техническим характеристикам, содержащимся в приложении 1 В.

131. Некоторый прогресс по этим вопросам был достигнут в период 2016–2017 годов. Вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, по-прежнему находится на обсуждении, но работа продвигается. Секретариат служит платформой для организации регулярных совещаний Договаривающихся сторон

ЕСТР, а также дает необходимые правовые и иные рекомендации в целях содействия обсуждению. Вопрос о законодательстве, применимом к комбинированным маршрутам, рассматривался, и Группа экспертов решила прекратить обсуждение, не достигнув договоренности, учитывая недостаточное число ответов на вопросник. Вопрос о внесении поправок в статью 22-бис обстоятельно обсуждался на совещаниях Группы экспертов по ЕСТР. На момент выхода настоящего документа ей по-прежнему не удалось согласовать формулировку пересмотренного текста статьи 22-бис.

132. Кроме того, достигнуты некоторые улучшения в результате реализации мер и инициатив для устранения проблем, связанных с внедрением цифровых тахографов. Хотя секретариат активно способствовал переговорам между заинтересованными Договаривающимися сторонами, внесение поправок в Соглашение ЕСТР, обеспечивающих равные права и обязанности всех сторон, требует политических решений, направленных на поиск подхода, который все стороны сочли бы удовлетворительным. Это процесс потребует длительного времени.

## **Направление деятельности 14.b**

### **Проект Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)**

#### **A. Ожидаемое достижение (ОД 14.b)**

133. Нарастание потенциала стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕА.

#### **B. Показатели достижения результатов**

##### **1. Число стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕА (ИД 3/6 а)**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2015 год: 12 стран.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 12 стран.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 11 стран.**

#### **C. Оценка результативности**

134. В течение рассматриваемого периода оценки Руководящий комитет ТЕА провел четыре сессии, а Центральное управление проекта ТЕА (ЦУП) организовало два рабочих совещания для правительств государств, участвующих в проекте ТЕА, и три рабочих совещания в рамках ПООДС (сотрудничество между ТЕА и управлениями транспорта штатов в США).

135. В этом двухгодичном периоде число правительств, участвующих в реализации ТЕА, стабилизировалось на уровне 11 стран, которые вносят предметный и финансовый вклад в его реализацию. Увеличение числа правительств, участвующих в реализации ТЕА, указывается в качестве одной из основных целей программы работы ТЕА на 2018–2019 годы. В 2017 году по решению Руководящего комитета ТЕА были подписаны контракты с профессиональными управленцами, которые будут осуществлять руководство проектом ТЕА (Управляющий проекта ТЕА и координатор стратегии ТЕА). Привлечение профессионального руководства проектом послужит дополнительным стабилизирующим фактором и основой для более целенаправленной деятельности в течение следующего двухгодичного периода.

136. Стратегический план ТЕА на 2017–2021 годы был утвержден Руководящим комитетом ТЕА в феврале 2017 года. В этом плане выделено пять стратегических сфер интересов из всего диапазона вопросов, касающихся производственно-сбытовых цепочек и находящихся в ведении управляющих дорожной инфраструктурой и



операторов. Осуществление мероприятий, определенных для каждой стратегической области, будет оцениваться экспертами. На основе этой новой утвержденной стратегии было обновлено Соглашение о Целевом фонде и был подготовлен план работы на 2017–2021 годы.

137. Кроме того, в 2016 году был утвержден доклад по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры сети ТЕА. Этот доклад является ценным инструментом для правительств, участвующих в реализации проекта ТЕА, и позволяет им корректировать свои усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения на автомагистралях.

138. Управляющий проекта ТЕА возглавляет Группу экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, и значительный вклад в эту работу вносят представители правительств, участвующих в реализации ТЕА.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

139. ТЕА представляет долгосрочный проект развития стратегической инфраструктуры, и выводы, сделанные в ходе его реализации, были учтены при строительстве и совершенствовании автомагистралей, входящих в международную сеть дорог категории E, определенную в Соглашении СМА. В течение последнего двухгодичного периода проект ТЕА был модернизирован, при этом основной упор был сделан на конкретные результаты и выполнение установленных показателей, отвечающих нуждам и требованиям правительств-участников. Кроме того, амбициозные планы на предстоящие годы должны привести к более осязаемым результатам и привлечению новых участников.

## **Направление деятельности 15 Безопасность дорожного движения<sup>17</sup>**

### **A. Ожидаемое достижение (ОД 15)**

140. Более активное осуществление Конвенций о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, дополняющих их Европейских соглашений 1971 года и сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

### **B. Показатели достижения результатов**

#### **1. Число новых Договаривающихся сторон конвенций и европейских соглашений (ПД 15 а))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели 2014–2015 годы: 3.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 2.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 6 (см. ниже):**

- Конвенция о дорожном движении 1968 года: 2 (Саудовская Аравия, 12 мая 2016 года, Ирак, 1 февраля 2017 года)
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года: 2 (Республика Молдова, 8 октября 2015 года, Кипр, 16 августа 2016 года)

<sup>17</sup> На основе пересмотренных вариантов документа ECE/TRANS/WP.1/2017/5, согласованных WP.1 на сессии, состоявшейся 19–22 сентября 2017 года.

- Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах: 2 (Республика Молдова, 27 октября 2015 года, Кипр, 16 августа 2016 года)

**2. Число организованных семинаров, рабочих совещаний, конференций, кампаний и мероприятий по безопасности дорожного движения (ПД 15 b))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 7.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 2.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 3 (см. ниже):**

- Рабочее совещание по безопасности дорожного движения для англоязычных стран Африки, которое было проведено в партнерстве с ЭКА и при поддержке Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения. Рабочее совещание, состоявшееся в Найроби (Кения) 13–15 декабря 2016 года.
- Рабочее совещание по вопросам управления автоматизированными транспортными средствами, организованное 20 октября 2016 года совместно с Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) и Центром автомобильных исследований Стэнфордского университета.
- Рабочее совещание по вопросам управления автоматизированными транспортными средствами, Женева, 28–29 июня 2017 года, организованное совместно с НАБДД и ИФСТТАР.

**3. Число участников каждого семинара, рабочего совещания, конференции и мероприятия, включая участников от Договаривающихся сторон (ПД 15 c))**

*Показатели результативности:*

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 300.

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 60.

**Фактические показатели за 2016–2017 годы: 270.**

**4. Отзывы участников семинаров, рабочих совещаний, конференций и других мероприятий (ПД 15 d))**

*Показатели результативности:*

Целевые показатели на 2016–2017 годы: получение положительных отзывов (на основе большинства представленных ответов) от участников семинаров, рабочих совещаний, конференций и мероприятий по поводу организации соответствующего мероприятия, возможностей сетевого сотрудничества и ценности представленной информации и сделанных презентаций.

Фактические показатели за 2016–2017 годы: положительные отзывы на основе официального и неофициального опроса (обзора) по поводу двух вышеупомянутых мероприятий. Кроме того, фильм «Спасение жизни людей на железнодорожных переездах» был просмотрен почти 81 500 раз с момента его выпуска в июне 2014 года.

## C. Оценка результативности

141. В соответствии со своей программой работы подразделение по безопасности дорожного движения продолжило работу по поощрению присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и более эффективного их осуществления. В 2016–2017 годах к конвенциям присоединились шесть новых участников: Конвенция 1968 года о дорожном

движении: Саудовская Аравия и Ирак; Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах: Республика Молдова и Кипр; Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах: Республика Молдова и Кипр.

142. В целях обеспечения как можно более широкого географического охвата правовых документов ООН по безопасности дорожного движения Отдел устойчивого транспорта ЕЭК провел ряд важных мероприятий:

- Рабочее совещание по безопасности дорожного движения для англоязычных стран Африки, которое было проведено в партнерстве с ЭКА и при поддержке Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения. Рабочее совещание, состоявшееся в Найроби (Кения) 13–15 декабря 2016 года;
- Рабочее совещание по вопросам управления автоматизированными транспортными средствами, организованное 20 октября 2016 года совместно с Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) и Центром автомобильных исследований Стэнфордского университета;
- Рабочее совещание по вопросам управления автоматизированными транспортными средствами, Женева, 28–29 июня 2017 года, организованное совместно с НАБДД и ИФСТТАР.

#### **D. Извлеченные уроки/области, требующие усовершенствования**

143. Рекомендации, упомянутые в предыдущем двухгодичном периоде, в отношении областей, где требуются улучшения, сохраняют свою актуальность и заслуживают повторного рассмотрения:

- Правительства и ключевые заинтересованные стороны играют центральную роль в обеспечении достижения целевых показателей по безопасности дорожного движения, мобилизации ресурсов и информировании общественности об их активном участии в этой деятельности. Основную ответственность за повышение безопасности на дорогах несут правительства, однако это предполагает наличие не только политической воли и решимости, но и совместных усилий и значительных финансовых ресурсов.
- Необходимо и впредь стремиться к увеличению числа Договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Кроме того, эти правовые документы требуют пересмотра в целях отражения в них назревших вопросов и передового опыта.
- До сих пор нет договоренности (и относительно низкий интерес) о механизме контроля за осуществлением, позволяющем эффективно определять, насколько успешно эти правовые документы применяются на национальном уровне.