


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Семьдесят четвертая сессия

Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Должность Председателя	1	5
II. Участники	2–8	5
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	9	6
IV. Вопросы, вытекающие из решений шестьдесят четвертой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 2 повестки дня).....	10–14	6
V. Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 3 повестки дня).....	15–21	7
A. Изменения на транспорте в странах Европейского союза	15	7
B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума	16	7
C. Изменения, связанные с работой Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)	17–19	7
D. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК	20–21	8

VI.	Изменение климата и транспорт (пункт 4 повестки дня)	22–26	8
A.	Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом	22–23	8
B.	Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптационные требования	24–26	9
VII.	Помощь странам с переходной экономикой (пункт 5 повестки дня)	27–28	9
VIII.	Симпозиум Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) 2011 года: "Открытая для всех и новаторская мобильность в городах" и экологические аспекты транспорта (пункт 6 повестки дня)	29–30	10
IX.	Обсуждение за круглым столом по вопросам интеллектуальных транспортных систем (ИТС) (пункт 8 повестки дня)	21–32	10
X.	Совещание председателей вспомогательных органов Комитета, посвященное рассмотрению реформы ЕЭК ООН и укреплению сотрудничества (полтора часовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 8 повестки дня)	33–34	11
XI.	Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 9 повестки дня)	35–85	11
A.	Деятельность, связанная с проектами	35–41	11
1.	Проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)	35–36	11
2.	Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)	37–41	12
B.	Автомобильный транспорт	42–44	13
1.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	42–43	13
2.	Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (e-CMR)	44	13
C.	Безопасность дорожного движения	45–46	13
D.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся железнодорожного транспорта	47–51	14
1.	К единому железнодорожному праву	47–49	14
2.	Позиционирование деятельности ЕЭК ООН на железнодорожном транспорте	50–51	15
E.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся внутреннего водного транспорта	52–53	15
F.	Транспорт и конкурентоспособность	54	16
G.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)	55–57	16

Н.	Безопасность на внутреннем транспорте	58–59	17
И.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств	60–64	17
Ж.	Качество рыночного топлива	65	18
К.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	66–67	18
Л.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся интермодальных перевозок и логистики	68–69	19
М.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов	70–79	19
Н.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	80–83	21
О.	Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся статистики транспорта, включая обследования движения по автомобильным дорогам категории Е и на железнодорожных линиях категории Е в 2010 году	84–85	22
XII.	Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня)	86–88	23
А.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета	86	23
В.	Утверждение двухгодичной оценки работы Комитета в 2010–2011 годах	87	23
С.	Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта	88	23
XIII.	Итоги совещания Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 11 повестки дня)	89–90	23
XIV.	Новый или измененный круг ведения и правила процедуры некоторых вспомогательных органов Комитета (пункт 12 повестки дня)	91	24
XV.	Рассмотрение реформы ЕЭК ООН и предложения о возобновлении (на пять лет) мандатов вспомогательных органов Комитета (пункт 13 повестки дня)	92	24
XVI.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2012–2013 годы и Стратегические рамки на 2014–2015 годы (пункт 14 повестки дня)	93	25
XVII.	Проект плана работы на 2012–2016 годы (пункт 15 повестки дня)	94	25
XVIII.	Расписание совещаний в 2012 году (пункт 16 повестки дня)	95	25
XIX.	Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2013 и 2014 годах (пункт 17 повестки дня)	96–98	25
XX.	Состав Бюро Комитета в 2012 и 2013 годах (пункт 18 повестки дня)	99–100	26
XXI.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня)	101–102	26
XXII.	Утверждение перечня основных решений семьдесят четвертой сессии (пункт 20 повестки дня)	103	27

Приложения

I.	Обсуждение за круглым столом на тему: "Интеллектуальная мобильность – размышляя о транспорте завтрашнего дня" (28 февраля 2012 года)	28
II.	«"Дорожная карта" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы» – сводный текст	31

I. Должность Председателя

1. Комитет по внутреннему транспорту (Комитет) провел свою семьдесят четвертую сессию 28 февраля – 1 марта 2012 года под председательством г-на Эрдема Диреклера (Турция).

II. Участники

2. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Испании, Италии, Кипра, Латвии, Литвы, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Черногории, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей 11 круга ведения ЕЭК ООН на сессии присутствовали также представители следующих стран: Мексики и Японии.

4. Был представлен Европейский союз (ЕС).

5. На совещании присутствовали представители следующих организаций и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций (ООН): Международного бюро труда (МБТ), Международного союза электросвязи (МСЭ), Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА ООН). Были также представлены проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН.

6. В работе сессии также приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Дунайской комиссии (ДК), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного транспортного форума (МТФ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

7. Были представлены следующие неправительственные организации: Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная автодорожная федерация (МАФ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

8. По приглашению секретариата на совещании присутствовали представители следующих структур: "Остриа тек ГмбХ – Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)", Австрия, "Коннект – ИТС", Нидерланды, "ЭФАСЕК инженерия э системас СА – ИТС", Португалия, ЕРТИКО, Европейская сеть городских и региональных государственных учреждений (ПОЛИС), Федеральный автодорожный исследовательский институт (БАСт), ИТС – Российская Федерация, Сеть ИТС – Германия, ИТС – Южная Африка, ИТС – Швеция, ИТС – Со-

единенное Королевство, "Капш трафикком АГ", "СИНА С.п.А", Шведский совет исследований дорожно-транспортных происшествий, Европейский институт по телекоммуникационным стандартам (ЕИТС), "Трафиксейф Лтд.", Национальная ассоциация телематических операторов в сфере транспорта и безопасности (ТТС) – Италия и Германская ассоциация автомобильной промышленности (ВДА) – "Континентал отомотив Гмбх".

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/223 и Add. 1

9. Комитет утвердил предварительную повестку, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/223 и Add.1).

IV. Вопросы, вытекающие из решений шестьдесят четвертой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 2 повестки дня)

Документация: E/2011/37–E/ECE/1462 и неофициальный документ № 2011/5/Rev.1 Исполкома

10. Комитет был **проинформирован** об итогах шестьдесят четвертой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Женева, 29–31 марта 2011 года): сегмент высокого уровня, посвященный вопросам транспортной и торговой инфраструктуры, новые направления деятельности ЕЭК ООН, поручение Генерального секретаря Организации Объединенных Наций (ООН) в отношении сокращений бюджета и начало обзора реформы ЕЭК ООН.

11. Комитет **отметил**, что Комиссия приветствовала осуществление и достижения в рамках реформы ЕЭК, решение о которой было принято в декабре 2005 года, и подчеркнула важность ее первого пятилетнего обзора, который будет проведен в 2011–2012 годах в соответствии с руководящими принципами, изложенными в документе ECE/EX/1, с тем чтобы сделать выводы о будущих приоритетах в деятельности ЕЭК.

12. Комитет **отметил также**, что Комиссия просила Исполнительный комитет должным образом учесть результаты обсуждений в ходе ее шестьдесят четвертой сессии при рассмотрении программы работы секторальных комитетов ЕЭК, а секторальные комитеты – при необходимости принять их во внимание. Результаты обсуждения в ходе сессии Комиссии и предлагаемый порядок проведения обзора работы ЕЭК в контексте последующей деятельности по итогам сессии Комиссии будут распространены соответственно в качестве документа E/2011/37-E/ECE/1462 и неофициального документа № 2011/5/Rev.1 Исполкома.

13. Комитет был **проинформирован** директором Отдела транспорта о вкладе Отдела в проведение девятнадцатой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Нью-Йорк, 2–13 мая 2011 года), а также о подготовительном совещании "Рио+20" (Женева, 1–2 декабря 2011 года).

14. Комитет **рассмотрел** этот вопрос в связи с пунктами 8, 11 и 13 повестки дня и **призвал** своих членов уделять должное внимание вопросам транспорта в контексте подготовки предстоящей Конференции ООН по устойчивому развитию, в том числе рассмотреть возможность включения цели устойчивого развития в области транспорта.

V. Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития (пункт 3 повестки дня)

A. Изменения на транспорте в странах Европейского союза

Документация: неофициальный документ № 1

15. Комитет был **проинформирован** представителем Генерального директора по мобильности и транспорту Европейской комиссии о важнейших законодательных и политических инициативах в области транспорта, с которыми ЕС выступил в 2011 году.

B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума

Документация: неофициальный документ № 2

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

C. Изменения, связанные с работой Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)

Документация: неофициальный документ № 3

17. Директор Отдела транспорта и делегат от ОБСЕ официально представили совместную публикацию ОБСЕ–ЕЭК ООН "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли". В этом Справочнике, который финансировался ОБСЕ, содержатся многочисленные проведенные в государствах – членах ЕЭК ООН исследования, а также глава о методах определения эффективности процедур пересечения границ; он может послужить полезным инструментом для содействия упрощению процедур пересечения границ.

18. Комитет был **проинформирован** представителем ОБСЕ о последних изменениях, связанных с работой ОБСЕ.

19. Комитет **приветствовал** совместную публикацию ОБСЕ–ЕЭК ООН, поблагодарил ОБСЕ за плодотворное сотрудничество и выразил пожелание, чтобы такое сотрудничество продолжалось и еще более укреплялось в будущем.

D. Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК

Документация: проект публикации ECE/TRANS/229

20. Комитет **отметил** обзор ситуации на транспорте в 2011 году и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК (проект публикации ECE/TRANS/226), который был подготовлен секретариатом на основе решения, принятого на семьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/221, пункт 14). Комитет **отметил** также, что на своей двадцать четвертой сессии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) одобрила преобразование обзора в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК (ECE/TRANS/WP.5/50, пункт 31).

21. Комитет **поблагодарил** WP.5 и секретариат за подготовку такого полезного и всеобъемлющего доклада и все правительства, предоставившие различные материалы, и **просил** секретариат подготовить аналогичный доклад для рассмотрения на следующей сессии Комитета.

VI. Изменение климата и транспорт (пункт 4 повестки дня)

A. Смягчение экологически вредных последствий перевозок внутренним транспортом

22. Комитет был **проинформирован** об изменениях, произошедших в 2011 году в рамках проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА). Цель проекта заключается в разработке и внедрении инструмента оценки и мониторинга выбросов диоксида углерода (CO₂) на внутреннем транспорте, включая "преобразователь" транспортной политики, для содействия смягчению последствий изменения климата. Этот инструмент оценки, включая "преобразователь" политики, может подготовить почву для создания будущих систем внутреннего транспорта, вследствие чего он и получил название ForFITS ("для будущих систем внутреннего транспорта"). Комитет **отметил** также достижения в рамках этого проекта при проведении обзора деятельности по сбору статистических данных и построению моделей в области смягчения последствий выбросов CO₂. Кроме того, Комитет **отметил** прогресс, достигнутый в деле создания модели оценки на основе единообразной и транспарентной методики, что будет способствовать проведению оценки и анализа выбросов CO₂ для будущих систем внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного). 24 апреля 2012 года в Женеве состоялось международное совещание экспертов.

23. Комитет **выразил** свою признательность за проделанную работу, **приветствовал** и **рекомендовал** предстоящее проведение международного совещания экспертов в области будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), которое могло бы способствовать дальнейшему развитию и применению систем ForFITS во всех регионах ЕЭК и тем самым – сокращению выбросов CO₂.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2011/1, неофициальный документ № 4

24. Комитет был **проинформирован** о результатах двух совещаний Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним (Женева, 5 сентября и 8 ноября 2011) и о ее планах на будущее.

25. Комитет **напомнил** о том, что в соответствии с его предложением в адрес вспомогательных органов включить вопросы глобального потепления и транспорта в свои повестки дня (ECE/TRANS/208, пункт 94) ЕЭК ООН и ЮНКТАД совместно организовали рабочее совещание по данному вопросу, которое было проведено под эгидой WP.5. Это совещание способствовало повышению осведомленности о серьезных проблемах, возникающих в связи с последствиями изменения климата и адаптационными требованиями для международных транспортных сетей. Оно продемонстрировало также настоятельную необходимость разработки надлежащих политических мер и обмена информацией об оптимальной практике. На своей семьдесят третьей сессии Комитет решил создать группу экспертов, которая в мае 2011 года была утверждена Исполнительным комитетом ЕЭК ООН. Ожидается, что эта группа экспертов завершит свою работу и представит окончательный доклад к маю 2013 года. Программа работы и круг ведения группы экспертов содержатся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2011/1. Доклад о ходе ее работы был распространен в качестве неофициального документа № 4.

26. Комитет **высоко оценил** достигнутый группой прогресс и пожелал ей успешной организации международной конференции.

VII. Помощь странам с переходной экономикой (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2012/1

27. Комитет был **проинформирован** секретариатом о недавних мероприятиях, направленных на оказание помощи странам с переходной экономикой, которые были проведены в 2011 году (ECE/TRANS/2012/1). В частности, он **отметил** деятельность, связанную со Специальной программой для экономик Центральной Азии (СПЕКА), ОЧЭС, Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), консультационными рабочими совещаниями и миссиями. Посол Леонидас Кризантопулос, Генеральный секретарь ОЧЭС, представил дополнительную информацию о сотрудничестве ЕЭК-ОЧЭС в области транспорта в 2011 году и поблагодарил секретариат за его вклад в эту работу.

28. Комитет **отметил** ряд предложений по проектам наращивания потенциала, разработанных секретариатом, в частности в области статистики транспорта. Поскольку для дальнейшего развития этих проектов необходимо внебюджетное финансирование, Комитет вновь **обратился** с просьбой о выделении секретариату адекватных ресурсов для существенной поддержки и дальнейшего расширения этой работы, **поддержал** деятельность, проводящуюся секретариатом в сотрудничестве с другими региональными и субрегиональными организациями и программами в целях оказания помощи странам с переходной эконо-

микой, и **настоятельно призвал** страны-члены вносить добровольные взносы в Целевой фонд для оказания помощи странам переходного периода (ТФАКТ).

VIII. Симпозиум Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) 2011 года: "Открытая для всех и новаторская мобильность в городах" и экологические аспекты транспорта (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/AC.21/SC/2011/4, ECE/AC.21/SC/2011/8

29. Напомнив о состоявшемся ранее обсуждении вопроса об улучшении экологических и санитарных условий перевозок (ECE/TRANS/2008/4) и о решении по укреплению сотрудничества с ОПТОСОЗ и оказанию содействия в ее реализации (ECE/TRANS/200, пункт 24), Комитет **принял к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его девятой сессии (16–17 ноября 2011 года). В рамках своей инициативы по вовлечению всех трех секторов Руководящий комитет провел (Женева, 16 ноября 2011 года) симпозиум по теме: "Открытая для всех и новаторская мобильность в городах" в соответствии с приоритетной целью № 2 Амстердамской декларации, принятой в 2009 году на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

30. Как это предусмотрено в Амстердамской декларации, ОПТОСОЗ также организовала в 2011 году рабочее совещание по наращиванию потенциала на тему: "Работая вместе в целях устойчивого и здорового городского транспорта" (Киев, 8–9 июня 2011 года), на котором основное внимание уделялось комплексным стратегическим подходам к устойчивой городской мобильности. Финансовую поддержку этому рабочему совещанию оказали Австрия, Норвегия, Франция и Швейцария; в нем приняли участие известные эксперты от Германии (Германская организация по сотрудничеству в целях развития (GIZ)), Российской Федерации, Украины, Франции, представители делегации Европейского союза в Украине и Международного союза общественного транспорта (МСОТ).

IX. Обсуждение за круглым столом по вопросам интеллектуальных транспортных систем (ИТС) (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 5

31. В сегменте, связанном с выработкой политики (круглом столе), на тему: "Интеллектуальная мобильность – размышляя о транспорте завтрашнего дня" (вторая половина дня 28 февраля 2012 года), участвовали высокопоставленные должностные лица из стран ЕЭК ООН, а также члены Комитета по внутреннему транспорту, представители европейских и международных организаций. Этот круглый стол будет нацелен на выработку стратегических рекомендаций по данной теме. Повестка дня этого круглого стола была распространена в качестве неофициального документа № 5.

32. Комитет **одобрил** результаты сегмента, связанного с выработкой политики, – дискуссии за круглым столом на тему: "Интеллектуальная мобильность – размышляя о транспорте завтрашнего дня", **решил**, что краткий доклад кругло-

го стола в виде выводов Председателя будет распространен в качестве приложения к полному докладу о работе сессии, и **просил** свои вспомогательные органы принять к сведению итоги этого круглого стола.

X. Совещание председателей вспомогательных органов Комитета, посвященное рассмотрению реформы ЕЭК ООН и укреплению сотрудничества (полтора часовое совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 6, информационная записка по обзору реформы ЕЭК, типовая форма "Информация, запрошенная Исполкомом для обзора ЕЭК" с приложениями 1 и 2.

33. Председатели вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств, присутствовавшие на семьдесят четвертой сессии Комитета, приняли участие во втором заседании председателей вспомогательных органов Комитета (первая половина дня 29 февраля 2012 года). Это совещание (с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) дало возможность председателям вспомогательных органов Комитета сосредоточиться на обзоре реформы ЕЭК ООН, а также на вопросах, касающихся укрепления сотрудничества, взаимодействия, взаимозависимости и обмена опытом. Предварительная повестка дня совещания была распространена в качестве неофициального документа № 6 наряду с другими документами, связанными с реформой ЕЭК ООН.

34. Комитет **приветствовал** организацию второго совещания председателей вспомогательных органов Комитета, посвященного обзору реформы ЕЭК ООН и укреплению сотрудничества; и **вновь рекомендовал** проводить такие совещания регулярно в ходе сессий Комитета. Ввиду ограниченного характера этого совещания итоги обсуждений будут распространены среди председателей вспомогательных органов Комитета и членов Бюро в виде выводов Председателя.

XI. Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие принятия решений со стороны Комитета (пункт 9 повестки дня)

A. Деятельность, связанная с проектами

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

Документация: ECE/TRANS/2012/2 и Corr.1

35. Комитет был **проинформирован** Управляющим проектами ТЕА и ТЕЖ о недавних изменениях в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (ECE/TRANS/2012/2 и Corr.1).

36. Комитет **вновь заявил** о своей поддержке обоих проектов и настоятельно **просил** правительства стран Восточной Европы, Юго-Восточной Европы, Кав-

каза и Центральной Азии, которые еще не являются участниками проектов ТЕА и ТЕЖ, рассмотреть вопрос о всестороннем участии в этих проектах.

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

Документация: Опубликование окончательного проекта доклада Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (этап II ЕАТС)

37. Комитет был **проинформирован** о ходе работы и результатах Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) в рамках этапа II ЕАТС, а также ее деятельности за последнее время, включая шестую и седьмую сессии (Алматы, Казахстан, 5–7 июля 2011 года, Астрахань, Российская Федерация, 24 и 25 октября 2011 года), которые были организованы соответственно в сотрудничестве с министерствами транспорта Казахстана и Российской Федерации и в партнерстве с ОБСЕ.

38. Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый Группой экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) в завершении этапа II ЕАТС; **поддержал** проект доклада группы и **просил** секретариат, по консультации с национальными координаторами стран – членов ЕАТС, завершить оформление этого проекта и опубликовать его.

39. Комитет **отметил**, что на своей двадцать четвертой сессии WP.5 пришла к заключению, что стратегические цели и выводы, содержащиеся в проекте доклада Группы экспертов, свидетельствуют о том большом значении, которое придается дальнейшему развитию евро-азиатских транспортных связей. Кроме того, она отметила, что развитие евро-азиатских связей рассчитано на долгосрочную перспективу, требует значительных усилий и настойчивости, а также более эффективной координации и взаимодействия между всеми странами, по которым проходят маршруты ЕАТС.

40. Комитет **отметил** также, что, несмотря на значимость результатов после четырех лет непрерывной совместной работы ЕЭК ООН и правительств 27 участвующих стран, а также предыдущей совместной деятельности ЕЭК ООН и ЭСКАТО в период 2002–2007 годов, еще предстоит сделать очень многое. Не менее важно то, что устойчивое развитие транспортных связей и приоритетных проектов, определенных в рамках этапа II, будет серьезно подорвано, если не удастся сохранить атмосферу, созданную вокруг этого проекта, а также динамизм участвующих государств-членов, достигнутый в ходе этапа II.

41. В свете вышеизложенного и конкретной рекомендации Группы экспертов по ЕАТС и Рабочей группы (WP.5) Комитет **поддержал** просьбы Группы экспертов по ЕАТС и WP.5 и **решил** просить Исполком одобрить продление мандата Группы экспертов ЕАТС на два года с возможностью дальнейшего продления, с тем чтобы позволить группе продолжить свою работу; **одобрил** организацию Совещания министров транспорта и **предложил** секретариату организовать его осенью 2012 года; **поблагодарил** правительство Российской Федерации за финансирование работы по ЕАТС; также **поблагодарил** секретариат ОБСЕ за политическую поддержку и совместное финансирование некоторых мероприятий в рамках проекта; **предложил** руководящим комитетам проектов ТЕА и ТЕЖ и секретариату ЕЭК ООН изучить практические пути обеспечения операционного взаимодействия проектов ТЕА и ТЕЖ с ЕАТС; также **предложил** правительствам, международным правительственным и неправительственным организациям, МФУ, представителям деловых кругов и донорам рассмотреть вопрос о совместном финансировании будущей деятельности по проекту,

а ЭСКАТО ООН – принять активное участие в будущей работе Группы экспертов в тесном сотрудничестве с секретариатом ЕЭК ООН.

В. Автомобильный транспорт

1. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

Документация: ECE/EX/2011/L.16, ECE/TRANS/2012/3 и неофициальный документ № 7

42. Комитет был **проинформирован** о двух специальных совещаниях Договаривающихся сторон Соглашения ЕСТР (4 марта и 12 июля 2011 года) и о решении Исполкома от 19 сентября 2011 года одобрить создание Группы экспертов по ЕСТР. Круг ведения ГЭ по ЕСТР содержится в документе ECE/EX/2011/L.16. Первое совещание ГЭ по ЕСТР намечено провести 2 марта 2012 года; на нем секретариат представит "дорожную карту ЕСТР" (ECE/TRANS/2012/3), содержащую ряд вариантов и общие направления для рассмотрения. Комитет был также **проинформирован** о ходе внедрения цифрового тахографа в Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС (неофициальный документ № 7).

43. Комитет **вновь подчеркнул** важность Соглашения ЕСТР для обеспечения безопасности при осуществлении международных автомобильных перевозок, а также **призвал** заинтересованные стороны оказывать друг другу взаимную поддержку, направленную на эффективное функционирование системы цифрового тахографа во всех ее аспектах.

2. Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (e-CMR)

44. Комитет был **проинформирован** о вступлении в силу Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июня 2011 года, касающегося электронной накладной. Секретариат **проинформировал** Комитет о статье 5 Дополнительного протокола, в которой предусматривается, что стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки с использованием электронной накладной (e-CMR), договариваются о процедурах и их применении. В настоящее время e-CMR используют семь Договаривающихся сторон: Болгария, Испания, Латвия, Литва, Нидерланды, Чешская Республика и Швейцария.

С. Безопасность дорожного движения

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

45. Комитет был **проинформирован** об изменениях, связанных с резолюцией 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года, в которой 2011–2020 годы объявлены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, речь идет о разработке плана ЕЭК ООН для осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы (ECE/TRANS/2012/4 и Согг.1 и 2), который был рассмотрен и согласован вспомогательными органами Комитета; посвященной началу Десятилетия региональной конференции, организованной ЕЭК ООН и правительством Сербии в

Белграде; сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся 2–13 мая 2011 года; кампании ЕЭК ООН по подписанию плакатов о безопасности дорожного движения; подготовленном ЕЭК ООН фильме о безопасности дорожного движения; информационной кампании ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения в рамках Всемирного слета скаутов 2011 года (Кристианстад, Швеция, 27 июля – 6 августа 2011 года); информационно-пропагандистских инициативах в рамках турнира Евробаскет-2011 (Литва, 31 августа – 18 сентября 2011 года); церемонии открытия памятной скульптуры, посвященной Десятилетию, в парке имени Христа Полентаса (Ханья, Крит, 20 ноября 2011 года), созданной по инициативе Ассоциации помощи и солидарности с семьями жертв дорожно-транспортных происшествий Крита; и последних изменениях, касающихся создания группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах.

46. Комитет **высоко оценил** работу и инициативы, предпринятые Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) и секретариатом в области безопасности дорожного движения, которые принесли ощутимые результаты; **одобрил** План ЕЭК ООН для осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) (ECE/TRANS/012/4 и Согг. 1 и 2); **приветствовал** различные мероприятия, проведенные секретариатом в поддержку Десятилетия; и **просил** WP.1 координировать и отслеживать осуществление плана ЕЭК ООН для Десятилетия в тесном сотрудничестве с другими вспомогательными органами Комитета, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения (WP.29, WP.15, SC.1, WP.6), и регулярно отчитываться перед ним.

D. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся железнодорожного транспорта

1. К единому железнодорожному праву

Документация: ECE/TRANS/SC.2/216, ECE/TRANS/2011/3

47. Комитет был **проинформирован** об осуществлении и последующей деятельности в связи с позиционным документом ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права в общеевропейском регионе и евро-азиатских транспортных коридорах (ECE/TRANS/2011/3), принятым на его последней сессии (ECE/TRANS/221, пункты 55–57). В соответствии с кругом ведения Группы экспертов по единому железнодорожному праву, утвержденным Исполкомом, эта группа провела в 2011 году два заседания, приступив к осуществлению краткосрочной работы в рамках этапа А позиционного документа ЕЭК ООН. Этап А предусматривает подготовку межправительственного документа (МД-Евразия) с целью оказать политическую поддержку и заложить основы так называемых общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия), которые будут разработаны представителями железнодорожной отрасли и экспертами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

48. В ходе второго заседания Группы экспертов (Женева, 7 октября 2011 года) выяснилось, что железным дорогам не удалось подготовить окончательный проект ОПУ-Евразия для рассмотрения группой, при этом эксперты не достигли консенсуса по поводу того, каким образом продолжать предусмотренную

мандатом работу по МД-Евразия. На своей шестьдесят пятой сессии 3 и 4 ноября 2011 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) приняла к сведению обсуждения в рамках Группы экспертов и постановила, что для завершения этапа А подготовки позиционного документа необходимо продлить его на один год. SC.2 также поддержала предложение Председателя Группы экспертов созвать в начале 2012 года неофициальное совещание для подготовки пересмотренного МД-Евразия, что позволило бы согласовать существующие позиции, которых придерживаются члены группы, и представить этот документ для утверждения на ее следующем официальном совещании.

49. Комитет **вновь заявил** о своей поддержке Группы экспертов по единому железнодорожному праву, имеющей мандат на двухлетний период, и подчеркнул важность проводимой ею работы.

2. **Позиционирование деятельности ЕЭК ООН на железнодорожном транспорте**

Документация: ECE/TRANS/SC.2/216

50. Комитет был **проинформирован** о текущем обзоре, проводимом в рамках Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) в целях упорядочения ее процедур и дальнейшего уточнения ее структуры. Согласно решению шестьдесят пятой сессии SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/216), речь идет о работе, связанной с подземными (метрополитен) и скоростными поездами; конкретных требованиях к грузовым и пассажирским перевозкам; политике в области инфраструктуры и операций; показателях производительности и прибыльности услуг по железнодорожной перевозке в дополнение к ее новой деятельности по созданию единого железнодорожного права. По результатам этого обзора планируется завершить разработку стратегии в отношении конкретных полезных мероприятий, проводимых ЕЭК ООН в области железнодорожного транспорта, что позволит также пользоваться преимуществами синергизма путем расширения сотрудничества с другими рабочими группами. Рабочая группа провела рабочее совещание на тему: "Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок" совместно с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и рассмотрела возможные направления работы.

51. Комитет приветствовал и поддержал инициативы и планы SC.2 и секретариата.

Е. **Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся внутреннего водного транспорта**

Документация: ECE/TRANS/2012/5, ECE/TRANS/SC.3/191 и Add.1–3

52. Комитет был **проинформирован** о последних мероприятиях Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), включая принятие "дорожной карты" по вопросу о будущей работе над Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), пересмотр Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ЕЭК ООН ("Синей книги"), дальнейшую разработку Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (резолюция № 61), и обновление Руководящих принципов и рекомендаций для речных информационных служб (резолюция № 57).

53. Комитет поручил секретариату продолжить консультации со всеми заинтересованными сторонами, в частности Европейской комиссией, направленные на дальнейшее изучение вопроса о том, каким образом ЕЭК ООН может оказать содействие в создании и эксплуатации Европейской базы данных о корпусах судов внутреннего плавания, которая могла бы включать все европейские суда внутреннего плавания.

Е. Транспорт и конкурентоспособность

Документация: неофициальный документ № 8

54. Комитет был **проинформирован** о достигнутом прогрессе и о ходе осуществления проекта "Вызовы, связанные с цепью поставок, для повышения национальной конкурентоспособности посредством развития транспорта".

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

Документация: ECE/TRANS/2012/6

55. Комитет с **удовлетворением отметил** информацию о том, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в качестве депозитария, издал уведомление депозитария C.N.534.2011.TREATIES-1 от 1 сентября 2011 года, в котором сообщается о вступлении в силу 30 ноября 2011 года нового приложения 9, касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенции о согласовании).

56. Комитет был **проинформирован** об итогах деятельности секретариата, Договаривающихся сторон и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP. 30), проделанной за последнее время в целях укрепления Конвенции МДП (ECE/TRANS/2012/6), в частности о:

а) основных результатах стратегического обзора системы МДП, который был заказан ЕЭК ООН для оценки актуальности МДП, по сравнению с альтернативными вариантами, и углубления понимания сложившегося рыночного спроса с точки зрения широкого круга клиентов (грузоотправителей, логистических и транспортных операторов и таможенных органов);

б) подготовке нового приложения к Конвенции МДП об условиях и требованиях для выдачи международной организации разрешения на организацию и функционирование системы гарантий МДП и дальнейшем рассмотрении положений об аудите, направленных на обеспечение рационального управления и транспарентности в системе МДП;

в) прогрессе, достигнутом в проработке технических аспектов проекта eTIR и проведении анализа его затрат/выгод, в соответствии с просьбой, высказанной КВТ на его предыдущей сессии.

57. Комитет **одобрил** результаты недавней деятельности секретариата, Договаривающихся Сторон и WP.30 по укреплению Конвенции МДП; **поддержал** предложение о продолжении проекта eTIR и продлении мандата Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) на 2012 год; и **призвал**

все Договаривающиеся Стороны активно участвовать в деятельности по проекту eTIR.

Н. Безопасность на внутреннем транспорте

58. Комитет был **проинформирован** о круглом столе ОБСЕ-ЕЭК ООН, который прошел в рамках Дискуссионного форума ЕЭК ООН по безопасности на внутреннем транспорте (Вена, 12–13 декабря 2011 года).

59. Комитет выразил признательность ОБСЕ и секретариату за организацию круглого стола по безопасности на внутреннем транспорте в Вене.

И. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся согласования правил в области транспортных средств

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1089, Add.1 и Add.1/Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/1091 ECE/TRANS/WP.29/1091/Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1093 и Corr.1– Corr.3, ECE/TRANS/WP.29/2011/1/Rev.2, неофициальный документ № 9

60. Комитет был **проинформирован** секретариатом о самых последних изменениях в связи с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его шести вспомогательных рабочих групп (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG и GRSP), Административного комитета Соглашения 1958 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года. Комитет был также **проинформирован** секретариатом о программе работы Всемирного форума (ECE/TRANS/WP.29/2011/1/Rev.2). Комитет **отметил**, что в течение 2011 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 135 существующих правил с учетом технического прогресса. Перечень вопросов, находящихся на обсуждении неофициальных групп, был распространен в качестве неофициального документа № 9.

61. Комитет **отметил**, что в 2011 году было принято 108 поправок к действующим правилам ООН, прилагаемым к Соглашению 1958 года, в результате чего они были обновлены с учетом технического прогресса и в них были введены более жесткие ограничения. Он также **отметил**, что в рамках Соглашения 1998 года были приняты три новых глобальных технических правила ООН (ГТП) по процедуре испытания двигателей с воспламенением от сжатия, устанавливаемых на сельскохозяйственных и лесных тракторах, а также на внедорожной подвижной технике, в отношении выбросов загрязняющих веществ этими двигателями; было принято семь поправок к существующим ГТП ООН, и в Компендиум потенциальных глобальных технических правил были введены одни технические правила в области транспортных средств. Наконец, Комитет **отметил**, что Соглашение 1997 года было дополнено путем принятия Предписания № 2 ООН о единообразных положениях, касающихся периодических технических осмотров колесных транспортных средств в отношении их пригодности к эксплуатации на дорогах.

62. Кроме того, Комитет был **проинформирован** о статусе всех трех соглашений, относящихся к ведению WP.29 (соглашений 1958, 1997 и 1998 годов), в том что касается числа их Договаривающихся сторон и программы работы по каждому соглашению. КВТ **отметил**, что Соглашение 1958 года насчитывает

50 Договаривающихся сторон, Соглашение 1998 года – 33 Договаривающиеся стороны, а Соглашение 1997 года – 12 Договаривающихся сторон и еще 17 стран намерены его ратифицировать.

63. Комитет **высоко оценил** работу, выполненную Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств, и **отметил** обеспокоенность Председателя WP.29 в связи с сокращением персонала в секретариате WP.29 в результате реформы ЕЭК.

64. Принимая во внимание предполагаемые значительные задержки вступления в силу новых правил и поправок к ним, находящихся в ведении WP.29, из-за правовых норм, требующих направления уведомлений об аутентичных текстах новых правил или поправок к ним одновременно на всех языках, определенных в самом соглашении (английском, русском и французском в случае соглашений в области транспортных средств), Комитет **решил** просить Исполком о поддержке путем усиления секретариата.

Ж. Качество рыночного топлива

65. Комитет был **проинформирован** о положении в связи с принятием первого набора рекомендаций по качеству рыночного топлива Всемирным форумом и о его решении включить эти рекомендации в приложение к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). Комитет был также **проинформирован** о решении Всемирного форума о возможном продолжении работы, касающейся качества рыночного топлива.

К. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)

Документация: ECE/TRANS/WP.15/2011/12–ECE/TRANS/WP.29/2011/114, неофициальный документ № 14

66. Комитет рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.15/2011/12–ECE/TRANS/WP.29/2011/114, содержащий «"Дорожную карту" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы». Комитету **напомнили** о том, что на своей семьдесят второй сессии он поддержал необходимость развертывания работы в области ИТС на всех видах транспорта и предложил своим вспомогательным органам содействовать подготовке "дорожной карты" путем включения ИТС в свою деятельность по программе (ECE/TRANS/208, пункт 97). Для этой цели секретариат подготовил указанный выше проект "дорожной карты" ЕЭК ООН. Определенные в ней 20 направлений действий отражают мнения, полученные от правительств, деловых кругов и научного сообщества в результате проведенных ЕЭК ООН публичных консультаций по ИТС (март–июль 2011 года). В 2011 году проект "дорожной карты" был направлен WP.5, WP.1, SC.1, SC.3, WP.24, SC.2, WP.15 и WP.29 для рассмотрения и представления заключительных замечаний и был ими соответственно поддержан.

67. Комитет **одобрил** «"Дорожную карту" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы» и **поручил** секретариату воспроизвести сводный текст "дорожной карты" в качестве приложения к докладу.

L. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся интермодальных перевозок и логистики

Документация: ECE/TRANS/WP.24/129; ECE/TRANS/WP.24/2010/2

68. Комитет был **проинформирован** об осуществлении "дорожной карты" по вопросу о будущей деятельности с участием Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и ее совместном заседании с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) на тему: "Роль терминалов и логистических центров для интермодальных перевозок" (ECE/TRANS/WP.24/129).

69. Комитет **отметил**, что совместно с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) в настоящее время WP.24 проводит обзор технической инфраструктуры и эксплуатационных стандартов соглашений СЛКП и СМЖЛ, с тем чтобы обновить и привести их в соответствие с современными техническими требованиями, в частности с обязательными стандартами Технических требований к эксплуатационной совместимости (ТТЭС), применимыми на железнодорожном транспорте ЕС.

M. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся перевозки опасных грузов

Документация: неофициальный документ № 10, ST/SG/AC.10/C.3/78, ST/SG/AC.10/C.4/42, ECE/TRANS/WP.15/210, ECE/TRANS/WP.15/212, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122 и Add.1–3, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 и Add.1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40 и Add.1, ECE/ADN/15

70. Комитет **отметил**, что 27 июля 2011 года Экономический и Социальный Совет принял резолюцию 2011/25 о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (см. неофициальный документ № 10) и что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15), Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ¹ и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже предприняли или предпринимают действия, требуемые в соответствии с пунктами 3, 4, 6 и 7 постановляющей части раздела А этой резолюции. Комитет также **отметил**, что в соответствии с пунктом 2 постановляющей части разделов А и В секретариат уже опубликовал семнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (на английском, испанском, русском и французском языках), поправку 1 к пятому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям (на английском, испанском и французском языках) и четвертое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) (на английском, испанском, русском и французском языках). Варианты на других языках должны быть опубликованы в скором времени.

¹ Правила международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

71. Кроме того, Комитет **отметил**, что Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещание 20–24 июня 2011 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/78) и вновь соберется 28 ноября – 7 декабря 2011 года. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ провел совещание 27–29 июня 2011 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/42) и вновь соберется 7–9 декабря 2011 года.

72. Комитет **отметил** также, что после присоединения Исландии и Таджикистана участниками ДОПОГ являются 48 Договаривающихся сторон. Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 l) и 14 3) б) ДОПОГ, принятый на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола. Отметив, что на настоящий момент его участниками являются 33 Договаривающиеся стороны, Комитет **настоятельно призвал** Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, бывшую югославскую Республику Македония, Исландию, Казахстан, Мальту, Марокко, Сербию, Таджикистан, Тунис, Турцию, Украину, Хорватию и Черногорию), предпринять необходимые шаги, с тем чтобы Протокол 1993 года о внесении поправок в статьи 1 а), 14 l) и 14 3) б) ДОПОГ мог вступить в силу.

73. Кроме того, Комитет **отметил**, что WP.15 одобрила общие поправки к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/AC.1) в течение двухлетнего периода; приняла поправки, относящиеся к ДОПОГ, например поправки, касающиеся электрических соединений между автотранспортными средствами и прицепами, требований в отношении огнетушителей, ограничений на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы в ограниченных количествах, через автодорожные туннели; поручила секретариату подготовить сводный перечень всех принятых ею поправок для вступления в силу 1 января 2013 года, с тем чтобы в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, их можно было оформить в виде официального предложения. Все эти поправки должны вступить в силу 1 января 2013 года.

74. Комитет **отметил**, что WP.15 также поручила секретариату опубликовать сводный текст ДОПОГ с поправками, действующими с 1 января 2013 года, достаточно заблаговременно, чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления в силу указанных поправок.

75. Комитет **отметил**, что после ратификации ВОПОГ Чешской Республикой число его Договаривающихся сторон достигло 17.

76. Комитет **отметил**, что Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2), проведет свою двадцатую сессию 23–27 января 2012 года.

77. Административный комитет ВОПОГ вновь соберется 27 января 2012 года (см. повестку дня ECE/ADN/16 и Add.1), главным образом для того, чтобы принять все проекты поправок, подготовленные Комитетом по вопросам безопасности в 2011 году и в январе 2012 года, т.е. набор поправок, которые должны вступить в силу 1 января 2013 года и которые обеспечат согласование ВОПОГ с ДОПОГ и МПОГ.

78. Комитет **отметил**, что секретариат разослал в постоянные представительства Договаривающихся сторон ВОПОГ при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве письмо с просьбой направить различные уведомления

ния, требуемые в соответствии с ВОПОГ (см. ECE/ADN/4, приложение). Комитет **напомнил** тем Договаривающимся сторонам, которые еще не сделали этого, о необходимости без задержек направить такие уведомления, включая подробную информацию о компетентных органах.

79. Комитет **отметил**, что WP.15 и Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ рассмотрели итоги и выводы ориентированного на вопросы политики сегмента на тему: "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения", одобренные Комитетом на его последней сессии (ECE/TRANS/221, пункт 28, и приложение), и указали на ряд возможных изменений (ECE/TRANS/WP.15/210, пункты 64–73, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, пункты 113–125). В частности, Комитет:

а) **с удовлетворением отметил**, что работа по согласованию МПОГ и приложения 2 к СМГС идет быстрыми темпами, в частности благодаря активному участию правительств Латвии и Польши;

б) **отметил**, что тем не менее существует необходимость также в согласовании СМГС с ДОПОГ и ВОПОГ, и в целях содействия данному процессу **настоятельно призвал** страны СМГС, в частности те из них, которые не являются членами Европейского союза или которые не являются Договаривающимися государствами МПОГ, обеспечить свое представительство на сессиях Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;

с) **отметил**, что необходимо проделать дополнительную работу с целью рассмотреть вопрос о возможности в долгосрочной перспективе создать единый режим для перевозки в вагонах-цистернах на основе требований для переносных цистерн ООН;

д) **с интересом отметил**, что для облегчения присоединения дополнительных стран к ДОПОГ WP.15 просила секретариат подготовить проект "дорожной карты" с изложением вопросов, касающихся создания административных структур, необходимых для применения ДОПОГ, и **предложил** Договаривающимся сторонам ДОПОГ предоставить необходимые ресурсы с учетом их опыта, с тем чтобы WP.15 могла разработать рекомендации и/или руководящие принципы в этой связи в течение следующего двухгодичного периода;

е) **отметил**, что будут предусмотрены возможные дальнейшие шаги в целях расширения сферы охвата профессиональной подготовки, положение о которой содержится в ДОПОГ, и распространения сферы охвата некоторых таких положений на другие виды транспорта.

N. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

Документация: ECE/TRANS/WP.11/224

80. Комитет **с удовлетворением отметил**, что после присоединения Таджикистана 28 декабря 2011 года сейчас участниками Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), являются 46 Договаривающихся сторон.

81. Комитет **отметил**, что предложенные поправки к СПС, принятые на шестьдесят шестой сессии WP.11 в ноябре 2010 года, были распространены среди Договаривающихся сторон СПС в феврале 2011 года. Впоследствии одна страна

уведомила, что, хотя она намерена принять предложенные поправки, условия, необходимые для такого принятия, в этой стране еще не выполнены. Таким образом, если предложенные поправки не будут приняты или отклонены ранее, они будут считаться принятыми только в мае 2012 года.

82. Комитет **отметил** также, что на своей шестьдесят седьмой сессии (25–28 октября 2011 года) WP.11 приняла поправку к СПС, предусматривающую процедуру испытания многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами (ECE/TRANS/WP.11/224, приложение I). Этот острый вопрос обсуждался в WP.11 на протяжении многих лет, и принятие предложенных поправок стало значительным достижением. Это означает также, что предложенное многостороннее соглашение по признанию процедур испытания многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами, подготовленное Испанией, Италией, Португалией и Францией, больше не понадобится. Эта предложенная поправка и другие поправки, принятые на шестьдесят седьмой сессии, были распространены среди Договаривающихся сторон СПС в декабре 2011 года.

83. Комитет **отметил** далее, что 26 августа 2011 года в Праге в рамках проводимого под эгидой МИХ двадцать третьего Международного конгресса холодильной промышленности состоялось совместное рабочее совещание МИХ/ЕЭК ООН на тему: "Перевозки холодильным транспортом и устойчивость". Кроме того, WP.11 учредила неофициальную рабочую группу для подготовки предложений для WP.11 относительно разработки программы работы по экологическим вопросам.

О. Рассмотрение наиболее важных вопросов, касающихся статистики транспорта, включая обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году

Документация: неофициальный документ № 11

84. Комитет был **проинформирован** о деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) за последнее время, в частности о согласовании статистических методологий, мероприятиях по наращиванию потенциала и новых изменениях, связанных с онлайн-базой данных по статистике транспорта ЕЭК ООН. Комитет был также **проинформирован** о ходе осуществления резолюций КВТ об обследованиях движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2010 году (неофициальный документ № 11).

85. Комитет **предложил** правительствам стран – членов ЕЭК ООН, согласно резолюциям КВТ № 259 и № 260, принятым на его семьдесят первой сессии, представить результаты обследований движения в сроки, установленные резолюциями КВТ.

ХII. Вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального одобрения со стороны Комитета (пункт 10 повестки дня)

A. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета

Документация: ECE/TRANS/223/Add.1, ECE/TRANS/WP.29/1093/Corr.1

86. Комитет **одобрил** в целом доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить надлежащие ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотированной повестки дня; и **отметил**, что ввиду ошибки, обнаруженной в докладе о работе ноябрьской сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1093), было издано исправление (ECE/TRANS/WP.29/1093/Corr.1).

B. Утверждение двухгодичной оценки работы Комитета в 2010–2011 годах

Документация: ECE/TRANS/2012/7

87. Комитет **утвердил** двухгодичную оценку работы Комитета в 2010–2011 годах (ECE/TRANS/2012/7). Этот документ содержит обзор оценок результативности подпрограммы по транспорту и составлен в соответствии с решением Комиссии, в котором содержится просьба в адрес каждого секторального комитета проводить двухгодичные оценки, а также обзор плана двухгодичной оценки результативности, который Комитет по внутреннему транспорту принял на своей семьдесят второй сессии в 2010 году.

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

Документация: неофициальный документ № 12

88. Комитет **рассмотрел** подготовленный секретариатом неофициальный документ № 12, содержащий таблицы, в которых по состоянию на 31 декабря 2011 года отражено положение в связи с подписанием, ратификацией международных документов в области внутреннего транспорта, заключенных под эгидой Комитета, и присоединением к ним. Неофициальный документ № 12 также содержит информацию о случаях присоединения, зарегистрированных с момента последней сессии Комитета. Комитет **принял** эту информацию **к сведению** и **предложил** странам, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать Договаривающимися сторонами соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта.

ХIII. Итоги совещания Бюро Комитета по внутреннему транспорту (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2012/8

89. Комитет **рассмотрел** документ ECE/TRANS/2011/8, в котором отражены итоги совещаний, проведенных Бюро Комитета по внутреннему транспорту в 2011 году.

90. Комитет **отметил**, что на семидесятой сессии он постановил следующее:
а) его годовые сессии будут разделены на три части: вопросы, связанные с вы-

работкой политики, технические вопросы и вопросы отчетности; b) обсуждения будут сосредоточены на проблемах, нуждающихся в рассмотрении и требующих принятия решений со стороны Комитета; c) будет утверждаться перечень основных решений; d) все вопросы информативного характера и вопросы, требующие официального утверждения Комитетом, будут рассматриваться в целом на основе аннотированной повестки дня, распространенной секретариатом.

XIV. Новый или измененный круг ведения и правила процедуры некоторых вспомогательных органов Комитета (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/2011/3, ECE/TRANS/SC.3/191/Add.2, ECE/TRANS/WP.5/2011/2, ECE/TRANS/WP.6/161, ECE/TRANS/WP.24/2011/9, ECE/TRANS/WP.30/2011/10, ECE/TRANS/SC.1/377/Add.1/Rev.1

91. Комитет **утвердил** новый круг ведения и правила процедуры SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/2011/3), SC.3 и SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/191/Add.2), WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2011/2), WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/161), WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/2011/9), измененный круг ведения и правила процедуры SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/377/Add.1/Rev.1) и круг ведения WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/2011/10); и **решил** продлить нынешний круг ведения и правила процедуры WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1), WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/122/Add.1), WP.15 (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1), а также WP.29 и его вспомогательных органов (GRB, GRE, GRPE, GRRF, GRSG и GRSP) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1)

XV. Рассмотрение реформы ЕЭК ООН и предложения о возобновлении (на пять лет) мандатов вспомогательных органов Комитета (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 13, информационная записка по обзору реформы ЕЭК, типовая форма "Информация, запрошенная Исполкомом для обзора ЕЭК" с приложениями 1 и 2

92. Комитет **принял** предложения по обзору реформы ЕЭК ООН в области транспорта и о возобновлении (на пять лет) мандатов вспомогательных органов, содержащиеся в неофициальном документе № 13; **рассмотрел** и **решительно поддержал** информационную записку по обзору реформы ЕЭК, типовую форму "Информация, запрошенная Исполкомом для обзора ЕЭК" с приложениями 1 и 2, распространенные секретариатом; **согласился** с тем, что эти документы, включающие любые комментарии, полученные от стран-членов до 9 марта 2012 года, следует использовать при представлении информации Исполкому; и **просил** своего Председателя и директора Отдела транспорта соответствующим образом отчитаться перед Исполкомом на его следующем совещании.

XVI. Программа работы и двухгодичная оценка на 2012–2013 годы и Стратегические рамки на 2014–2015 годы (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2012/9, ECE/TRANS/2012/10, ECE/TRANS/2012/11

93. Комитет рассмотрел и **утвердил** свою программу работы на двухгодичный период 2012–2013 годов (ECE/TRANS/2012/9) и план двухгодичной оценки на 2012–2013 годы (ECE/TRANS/2012/10) с поправками, внесенными Комитетом, и просил переиздать оба документа; Комитет **утвердил** также проект стратегических рамок на 2014–2015 годы для подпрограммы по транспорту (ECE/TRANS/2012/11).

XVII. Проект плана работы на 2012–2016 годы (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2012/12

94. Комитет **утвердил** свой план работы на период 2012–2016 годов (ECE/TRANS/2012/12).

XVIII. Расписание совещаний в 2012 году (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2012/13

95. Комитет **утвердил** расписание совещаний на 2012 год и на январь–март 2013 года (ECE/TRANS/2012/13).

XIX. Выборы должностных лиц для сессий Комитета в 2013 и 2014 годах (пункт 17 повестки дня)

96. Ввиду возросших обязанностей КВТ и его вспомогательных органов, связанных с рассмотрением все большего числа новых и возникающих проблем, стоящих перед транспортным сектором в условиях глобализации экономики и торговли, Комитет **принял решение** увеличить количество заместителей Председателя КВТ до трех, а состав его Бюро – до одной четверти от числа стран – членов ЕЭК ООН, включая Председателя и заместителя Председателя.

97. Комитет **избрал** г-на Ежи Кленьевски (Польша) Председателем, а г-на Жана-Поля Гайи (Бельгия), г-жу Изабель Пайе (Франция) и г-на Сергея Андреева (Российская Федерация) заместителями Председателя для сессий, которые состоятся в 2013 и 2014 годах.

98. Комитет **выразил** глубокую благодарность г-ну Эрдему Диреклеру за его успешное руководство работой сессий на протяжении последних двух лет в качестве Председателя.

XX. Состав Бюро Комитета в 2012 и 2013 годах (пункт 18 повестки дня)

99. Комитет избрал следующих членов Бюро на двухлетний период (2012 и 2013 годы):

Председатель	г-н Ежи Кленьевски	(Польша)
Заместители Председателя:	г-н Жан-Поль Гайи	(Бельгия)
	г-жа Изабель Пайе	(Франция)
Члены:	г-н Сергей Андреев	(Российская Федерация)
	г-н Зденко Антешич	(Хорватия)
	г-н Гогита Гвенетадзе	(Грузия)
	г-н Бьёрн Ориволь	(Германия)
	г-н Антонио Эрарио	(Италия)
	г-н Боб Аудсхорн	(Нидерланды)
	г-н Клаудиу Октавиан Думитреску	(Румыния)
	г-н Бьёрн Стафбом	(Швеция)
	г-н Жан-Клод Шнёвли	(Швейцария)
	г-н Шереф Табак	(Турция)
	г-н Абдусамат Муминов	(Узбекистан)

100. Европейской комиссии будет направлено постоянное приглашение присутствовать на совещаниях Бюро в качестве наблюдателя.

XXI. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 19 повестки дня)

101. Отметив предстоящий выход в отставку г-на Михалиса Адамантиадиса, который являлся руководителем секции в Отделе транспорта ЕЭК ООН, секретарем Комитета и его Бюро на протяжении последних шести лет, а до этого с 2001 года – региональным советником по транспорту, и высоко оценив его самоотверженность и профессионализм в деле оказания поддержки в работе Комитета и ЕЭК ООН, Комитет **выразил** глубокую признательность г-ну Михалису Адамантиадису и **пожелал** ему всего наилучшего в его новой жизни.

102. Комитет **отметил**, что его семьдесят пятую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 26–28 февраля 2013 года.

**XXII. Утверждение перечня основных решений
семьдесят четвертой сессии
(пункт 20 повестки дня)**

103. Комитет утвердил перечень основных решений своей семьдесят четвертой сессии.

Приложение I

Обсуждение за круглым столом на тему: "Интеллектуальная мобильность – размышляя о транспорте завтрашнего дня" (28 февраля 2012 года)

Выводы Председателя

A. Введение

1. На заседании с сообщениями выступили высокопоставленные представители министерств транспорта Германии, Италии, Российской Федерации, Франции и Японии, а также Европейской комиссии, ИТС-Россия, ИТС-Нидерланды, ИТС-Южная Африка, ИТС-Соединенное Королевство и ЕРТИКО. На этом мероприятии присутствовали 143 участника из 37 стран, Европейской комиссии, Экономической комиссии для Африки Организации Объединенных Наций (ЭКА ООН) и 35 международных, неправительственных организаций и организаций, занимающихся вопросами ИТС. Сегмент был разделен на пять частей, которые были посвящены обсуждению следующих вопросов: 1) роль государственного сектора, 2) ИТС в интересах устойчивой мобильности в свете итогов "Рио+20", 3) безопасность дорожного движения, 4) региональная интеграция и прорыв вперед и 5) ИТС в интересах более совершенного общества. В каждой части проводилось групповое обсуждение с участием докладчиков, координаторами которого выступили г-жа Сибилль Руппрехт из Международной автодорожной федерации (МАФ) и г-н Рейнхард Шолл, заместитель директора, из Международного союза электросвязи (МСЭ). На открытии и закрытии этого сегмента, посвященного политике в области ИТС, выступила г-жа Эва Мольнар, директор Отдела транспорта ЕЭК ООН.

2. Обсуждения показали, что вопрос об интеллектуальных транспортных системах вызывает большой интерес в 56 странах ЕЭК ООН, а также в остальных частях мира. Механизмы, созданные Организацией Объединенных Наций для регулирования перевозок всеми видами транспорта в глобальном и региональном масштабах, действенны и обеспечивают высокий уровень безопасности и устойчивости, если они эффективно применяются правительствами. Сейчас предстоит понять, каким образом разрабатываются и осуществляются в рамках регулятивной деятельности ЕЭК ООН новые правила и рекомендации в такой широкой сфере, как ИТС.

3. Участники согласились с тем, что ИТС может способствовать решению многих нынешних проблем в области транспорта, таких как нехватка инфраструктур, экологические озабоченности, глобальный кризис в сфере безопасности дорожного движения, финансирование, прорыв вперед и интероперабельность. Обсуждался вопрос о том, почему ИТС уделяется недостаточное внимание в повестке дня директивных органов, и высказывались предположения, что это может объясняться отношением к ИТС, которые по-прежнему рассматриваются скорее как инновационные технологии, нежели в качестве основы для совершенствования политики и развития бизнеса. Кроме того, имеется весьма малое количество данных и исследований об ИТС для демонстрации их возможностей и полезности.

4. Было отмечено, что ЕЭК ООН может выполнять роль международного глобального центра по ИТС, предоставляя помощь директивным органам, распространяя передовой опыт, способствуя наращиванию потенциала и проводя исследования. Эта роль соответствует той работе, которую ЕЭК ООН успешно проводила в течение 60 лет, и ее политике, ориентированной на содействие развитию ИТС, поскольку она может: а) быть партнером при решении проблем внутреннего транспорта, б) служить форумом, объединяющим транспортных партнеров со всего мира, в) быть платформой для поиска инновационных решений и д) способствовать открытому и транспарентному диалогу между правительствами, экспертами и общественностью.

5. ЕЭК ООН получила ценную поддержку от правительств и других заинтересованных участников в ее усилиях по включению ИТС в глобальную повестку дня и по определению предметных областей, в которых ЕЭК ООН способна играть лидирующую роль, таких как урегулирование проблем ответственности, разработка общего определения ИТС, продвижение инициатив, связанных со знаками с изменяющимся сообщением (ЗИС), дальнейшая разработка правил, имеющих отношение к стандартам ИТС, проведение исследований и сбор данных, а также подготовка оптимальной практики, организация рабочих совещаний и наращивание потенциала. Отныне ЕЭК ООН будет ежегодно организовывать круглые столы по ИТС, намерена выносить на обсуждение различные вопросы, касающиеся ИТС, и глубже анализировать эту предметную область. Ожидается, что первый круглый стол состоится в 2013 году.

6. Участники согласились с тем, что ЕЭК ООН следует продолжать и совершенствовать свою правовую и техническую работу в области ИТС на глобальном уровне. В тесном сотрудничестве с государствами-членами, Европейским союзом, экспертами и другими заинтересованными участниками, занимающимися ИТС, по всему миру ЕЭК ООН следует наращивать свои усилия в области ИТС путем реализации "дорожной карты" ЕЭК ООН по ИТС и предусмотренных в ней 20 направлений деятельности, а именно:

- a) принятие общего определения для ИТС;
- b) согласование политики;
- c) налаживание международного сотрудничества;
- d) облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС;
- e) обеспечение защиты данных;
- f) расширение масштабов работы в области ИТС во всех рабочих группах Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН;
- g) содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой;
- h) содействие развитию технологий связей между транспортными средствами;
- i) борьба с кризисом в области безопасности дорожного движения;
- j) решение проблем ответственности;
- k) согласование знаков с изменяющимся сообщением;
- l) уменьшение степени опасности перевозок опасных грузов;
- m) интеграция с железнодорожным транспортом;

- p) интеграция с внутренним водным транспортом;
- o) усиление роли ИТС как интегратора различных видов транспорта;
- p) разработка методологий оценки экономической эффективности;
- q) содействие смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему;
- r) проведение аналитической работы;
- s) содействие наращиванию потенциала, просвещению и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой;
- t) организация ежегодного круглого стола Организации Объединенных Наций по ИТС.

В. Заключение

7. Круглый стол предоставил чрезвычайно полезную возможность для обмена информацией о глобальных и региональных аспектах ИТС и предложениями по будущему развитию и деятельности в целях их эффективной гармонизации и применения на основе комплексного подхода.

8. Соответствующим ведомствам государств – членов ЕЭК ООН, самому Комитету, всем рабочим группам ЕЭК ООН и сотрудничающим организациям рекомендовано ознакомиться с выводами этих обсуждений и принять меры, которые будут сочтены актуальными и уместными. Участники круглого стола пришли к заключению, что ИТС должны стать неотъемлемой частью основы политики и что для достижения успеха крайне необходима готовность к переменам. Ввиду отсутствия институционального форума по ИТС на глобальном уровне указывалось, что таким форумом, на котором представители директивных органов в области транспорта могли бы встречаться и обсуждать основы политики, может стать ЕЭК ООН.

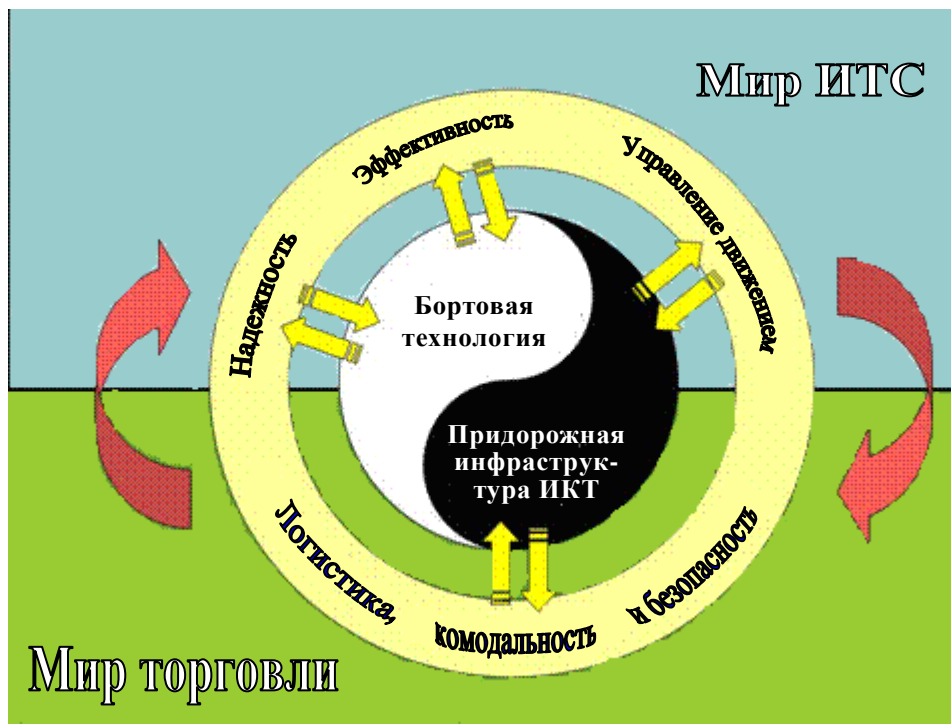
Приложение II

«"Дорожная карта" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы» – сводный текст

Обоснование "дорожной карты" ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС)

1. Интеллектуальные транспортные системы все чаще рассматриваются как одна из составляющих частей решения текущих и будущих проблем в области транспорта. Они становятся широко признанным инструментом для достижения эффективной, безопасной и всесторонней устойчивой мобильности и в то же время для содействия улучшению качества жизни. Еще в 2003 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН определил использование телематики и интеллектуальных транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура) как вопрос, решение которого может стать важнейшей задачей на будущее или, возможно, изменить направление его работы. Этот вывод привел к организации в 2004 году под эгидой Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств круглого стола по интеллектуальным транспортным системам, который внес свой вклад в подготовку стратегии ЕЭК ООН по разработке нормативной основы и практическому внедрению ИТС.
2. На рис. 1 в упрощенном виде показано взаимодействие между областями применения ИТС и реальным миром. Кроме того, на нем продемонстрирован широкий диапазон возможностей ИТС в плане решений и выгод для различных аспектов транспортных услуг (надежность, эффективность, управление движением). Он также служит иллюстрацией того, что ИТС являются технологией, позволяющей выработать решения в области транспортной политики (эффективность, управление движением и т.д.). Однако речь идет о чем-то большем, поскольку эта технология требует новых институциональных подходов, новых способов обеспечения мобильности и транспортных услуг. Помимо этого, как промышленный продукт эта технология является частью и объектом международной торговли и в то же время – при достижении гармонизации – средством четкого управления логистикой и цепями поставок.
3. ИТС часто рассматривают как новый вид транспорта или по крайней мере интегратор различных видов транспорта, который способен повысить эффективность традиционного транспорта и укрепить его позиции в устойчивом развитии.
4. Несмотря на выгоды, использование разнообразных решений на основе ИТС по-прежнему сталкивается с различными препятствиями. Было сочтено, что для преодоления этих препятствий в качестве следующего шага необходимо сформулировать общую стратегию для будущей реализации решений в области ИТС.

Рис. 1
Процесс развития ИТС – интеграция с другими транспортными услугами



5. Основная задача Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) заключается в содействии экономической интеграции. Она объединяет 56 стран: стран – членов Европейского союза (ЕС), а также стран Западной и Восточной Европы, не являющихся членами ЕС, и стран-членов из Юго-Восточной Европы, Центральной и Западной Азии и Северной Америки. Комитет по внутреннему транспорту был создан в 1946 году для облегчения международных пассажирских и грузовых перевозок различными видами внутреннего транспорта, повышения безопасности, улучшения охраны окружающей среды, повышения энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, которые реально способствуют обеспечению устойчивого развития. Кроме того, в ведении ЕЭК ООН находятся соглашения ООН в области внутреннего транспорта и транспортных средств, имеющие глобальный охват. **Выполняя свою задачу, КВТ и секретариат ЕЭК ООН приступили к стратегическому обзору того, каким образом интеллектуальные транспортные системы могут способствовать достижению этой цели и каким образом ЕЭК ООН может содействовать использованию решений в области ИТС.** Программа обзора включает следующее:

- справочный документ, главная цель которого заключается в распространении информации (включая передовую практику) и повышении информированности о той пользе, которую могут принести решения в области ИТС;
- стратегическую записку, в которой предпринята попытка определить основные пробелы и препятствия на пути широкого использования и быстрого распространения технологий ИТС независимо от того, какие организации, учреждения или органы могут или будут устранять эти пробелы; и

- настоящую "дорожную карту", в которой описываются области и перечисляются направления деятельности, которую может осуществлять ЕЭК ООН в продолжение текущих задач или в качестве новых инициатив.

6. Проект стратегической записки стал объектом публичных консультаций, и замечания, полученные от правительств, деловых кругов и научного сообщества, включены теперь в окончательный вариант записки, а также в настоящую "дорожную карту".

20 направлений глобальных действий в целях содействия использованию ИТС

Направление действий 1

Принятие общего определения для ИТС

7. Применение информационных технологий на внутреннем транспорте в целом обозначается как "интеллектуальные транспортные системы" (ИТС). Однако рамки ИТС, которые обеспечивают возможности для сбора, организации, анализа, использования и передачи информации о транспортных системах, имеют неодинаковые границы. Различные приоритеты правительств и учреждений в области экономики и развития ориентируют внедрение ИТС в разных направлениях. Соответственно, это приводит к недостаточно ясному пониманию, и поэтому требуется принятие единого согласованного определения ИТС.

8. Существует и используется большое число различных вариантов определения этого термина. Как глобальный партнер ЕЭК ООН стремится содействовать диалогу по вопросам внедрения ИТС, который призван привести к выработке общего определения, используемого всеми заинтересованными сторонами. Это определение должно быть сформулировано на основе комплексного подхода.

Направление действий 2

Согласование политики

9. Отсутствие согласованной политики в области внедрения ИТС на глобальном и особенно общеевропейском уровне препятствует реализации уже существующих решений. В этом контексте через свои межправительственные структуры (такие как Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и другие рабочие группы) ЕЭК ООН обеспечивает удобную платформу для руководства работой и сотрудничества в разработке ключевых стратегий в области ИТС, таких как согласование и внедрение.

10. В этих рамках инфраструктура и услуги ИТС могут более эффективно планироваться, координироваться и реализовываться как в плане технических правил, так и в плане правовых документов. Если общая стратегия внедрения ИТС будет разработана на основе согласованной национальной политики, она будет более эффективно обеспечивать надежность, безопасность и бесперебойность как грузовых, так и пассажирских перевозок на глобальном уровне.

Направление действий 3

Налаживание международного сотрудничества

11. Анализ и оценка результатов, полученных в ходе публичных консультаций ЕЭК ООН по вопросам ИТС, ясно указывают на то, что правительства и заинтересованные стороны поддерживают усилия ЕЭК ООН в этой области, в особенности ее деятельность по разработке правил. Кроме того, ее объединяющая функция платформы для международного сотрудничества в области транспорта, в частности со странами, не являющимися членами ЕС, рассматривается в качестве дополнительного преимущества.

12. Международное сотрудничество считается необходимым для успешного перехода к учету будущих потребностей в мобильности. ЕЭК ООН рекомендуется продолжать работать в тесном сотрудничестве с Европейским союзом, международными организациями и другими соответствующими заинтересованными сторонами.

Направление действий 4

Облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС

13. Разработка и создание инновационных технологий в различных областях транспорта осуществляются стремительными темпами. Учитывая, что цикл проектирования и промышленной разработки инновационных технологий короче, чем цикл разработки политики, национальные регулирующие органы зачастую опаздывают в своих действиях, но с особой очевидностью это происходит на международном уровне. Данное обстоятельство приводит к технической разрозненности и возможным проблемам с эксплуатационной совместимостью внутри стран и между странами. Поэтому необходимы усилия по ускорению разработки и применения правил и соглашений в области технической и технологической совместимости.

14. Некоторые страны, например Япония и Соединенные Штаты Америки, сделали выбор в пользу такой архитектуры ИТС, которая позволяет избежать проблем, связанных с отсутствием эксплуатационной и функциональной совместимости, и в то же время обеспечить необходимую свободу для инноваций и предпринимательских инициатив. Архитектура ИТС предлагает нейтральную с точки зрения технологии карту услуг, включающую нынешние системы в будущие стратегии. С помощью надлежащим образом разработанной и внедренной архитектуры правительства и заинтересованные стороны могут определять как услуги, требуемые пользователями, так и источники данных для этих услуг. Такая архитектура может также предусматривать методы оптимизации, координации, структурирования и совместного использования источников данных и информационных услуг для общей выгоды пользователей.

15. Кроме того, благодаря совместному использованию данных, услуг и информации сокращаются общие издержки и издержки, связанные с обеспечением каждого компонента системы. Способность частного сектора эффективно функционировать повышается, поскольку уже имеющиеся данные, полученные от существующих систем, могут совместно использоваться при более низком уровне издержек.

16. Европейский союз (ЕС) начал реализацию крупных инициатив, направленных на решение проблемы медленного и фрагментарного освоения и развертывания ИТС в сфере автомобильного транспорта. План действий Европейской комиссии в области ИТС и специальное законодательство ЕС по ИТС в форме директивы по ИТС в совокупности составляют согласованные рамки политики, направленной на ускорение внедрения ИТС во всех странах Европы. Теперь, при наличии этих двух дополнительных элементов, "дорожная карта" ЕС приобрела конкретную форму и существуют инструменты для развертывания ИТС в новых условиях, когда интегрированные и интероперабельные системы и бесперебойные транспортные услуги становятся нормой для системы автомобильного транспорта в Европе. В 2010 году была принята и позднее в том же году вступила в силу директива 2010/40 Европейского парламента и Совета о рамках для развертывания интеллектуальных транспортных систем в сфере автомобильного транспорта и для взаимодействия с другими видами транспорта. В качестве крайнего срока для ее включения в национальное законодательство государств-членов был определен февраль 2012 года.

17. Это событие является обнадеживающим шагом вперед в направлении систематического и всеобъемлющего применения ИТС в странах – членах ЕС. Однако полный эффект и выгоды от внедрения ИТС могут быть получены и усилены только в том случае, если для всех остальных стран – членов ЕЭК ООН, не входящих в ЕС, будет разработана дополнительная стратегия на общеевропейском уровне. Как раз для этой цели и разрабатываются "дорожная карта" и стратегия ЕЭК ООН по содействию использованию ИТС, чтобы согласовать и обеспечить полный охват и осуществление общепринятой стратегии во всех ее 56 странах-членах.

Направление действий 5 Обеспечение защиты данных

18. Потенциальными препятствиями на пути развертывания ИТС могут стать проблемы, связанные с защитой данных и конфиденциальностью. Потери данных и опасность кражи персональных данных способны снизить потенциальную эффективность ИТС и выгоды от их использования. ИТС должны внедряться на основе жизнеспособных экономических обоснований, которые требуют последовательных стандартов и правил в области ответственности и высоких уровней защиты персональных данных. Будущие нормативные положения ЕЭК ООН в области ИТС будут обеспечивать конфиденциальность и защиту данных.

Направление действий 6 Расширение масштабов работы в области ИТС во всех рабочих группах Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН

19. В транспортном секторе направления работы, связанные с интеллектуальными транспортными системами, нуждаются в укреплении. Задача Отдела транспорта будет заключаться в улучшении доступа к высококачественной информации об имеющихся ИТС и их конструктивной интеграции в работу межправительственных органов, например через передовую практику. Всем рабочим группам Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) рекомендуется включить в свои повестки дня вопросы, связанные с ИТС.

20. Всем рабочим группам ЕЭК ООН следует продолжать:
- согласовывать свою работу с принципами устойчивой мобильности, которые включают безопасные, эффективные, экологически чистые и доступные транспортные услуги;
 - определять, каким образом соответствующие решения в области ИТС могли бы способствовать достижению этой цели.
21. На рисунке 2 указаны основные ценности ЕЭК ООН, которые могут быть использованы для содействия использованию ИТС (способность мобилизации ресурсов, правовые документы, деятельность по согласованию и т.д.). Он также показывает положение ЕЭК ООН как одну из ключевых заинтересованных сторон, с которой предусматривается тесное сотрудничество во избежание дублирования усилий и в целях максимального использования деятельности и результатов работы игроков, правительств, правительственных органов, отраслей и научного сообщества. Действительно, ЕЭК ООН может открыть путь для внедрения ИТС и стать всемирным институциональным форумом по ИТС.

Рис. 2

ЕЭК ООН как всемирный институциональный форум по ИТС



Направление действий 7

Содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой

22. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) вводит технические инновации на транспортных средствах путем принятия правил, применяемых во всемирном масштабе.
23. В качестве базовой инновации совместной системы используют интеллектуальные транспортные устройства, связанные с инфраструктурой и транспортным средством, которые активно функционируют и "сотрудничают" друг с другом с целью выполнения общей задачи. Вследствие этого в рамках совмест-

ных систем связь может существовать между транспортными средствами или между транспортным средством и инфраструктурой.

24. Технологии опережающих систем помощи при вождении (ОСПВ) являются важным шагом вперед в обеспечении безопасности транспортных средств, и оптимизация потенциальных выгод от их использования имеет важнейшее значение. В 2002 году WP.29 создал неофициальную группу по ИТС для рассмотрения потребности в нормативных рамках для ОСПВ, которые все шире применяются на транспортных средствах.

25. Разработка положений для ОСПВ, таких как системы предупреждения о выходе за пределы полосы движения (СПВП) и опережающих системы экстренного торможения (ОСЭТ), действующие только в аварийных ситуациях, приведет, как ожидается, к появлению проектов предложений по нормативным текстам, которые примут форму новых отдельных правил ЕЭК ООН в рамках Соглашения 1958 года. Согласно оценке воздействия, проведенной Европейской комиссией, обязательные меры, предусмотренные этими системами, могут предотвратить в 27 странах – членах ЕС гибель порядка 5 000 человек и 35 000 случаев причинения серьезных травм в год.

26. Кроме того, Всемирный форум предложил форуму ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (Рабочей группе по безопасности дорожного движения – WP.1) и Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) уделить особое внимание и придать ускорение своей работе в таких направлениях, как:

- повышение информированности в вопросах безопасности и о возможностях, упущенных из-за отсутствия связи с инфраструктурой;
- разработка стандартов в области инфраструктуры с целью содействия внедрению систем связи между транспортным средством и инфраструктурой и между транспортными средствами (СМА, Конвенция о дорожных знаках и сигналах).

Направление действий 8

Содействие развитию технологий связи между транспортными средствами

27. Связь между транспортными средствами (V2V) можно определить как взаимный обмен данными между транспортными средствами с использованием беспроводной технологии с целью повышения безопасности дорожного движения, мобильности и эффективности, а также оптимизации использования пропускной способности автодорог.

28. Совместные системы, как ожидается, будут использовать новейшие средства связи, чтобы обеспечить водителю доступ ко всей дорожной информации и информации о движении.

29. Представьте себе, что на вашем транспортном средстве используется единое бортовое устройство, к которому вы можете подключиться и синхронизировать с ним свой мобильный телефон, iPad или портативный компьютер и получить доступ ко всей соответствующей информации через одно приложение. Необходимо тесное сотрудничество между ЕЭК ООН, Международным союзом электросвязи (МСЭ) и Международной организацией по стандартизации (ИСО), и в дальнейшем оно будет расширяться в таких областях, как частоты и международные стандарты.

30. Еще предстоит определить, какой компетентный орган ЕЭК ООН будет предпринимать необходимые для правительств и глобальных игроков действия в области информационных технологий в целях создания совместных систем.

Направление действий 9

Борьба с кризисом в области безопасности дорожного движения

31. ЕЭК ООН активно участвует в осуществлении на региональном и глобальном уровнях резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи, озаглавленной "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире", и имеет далеко идущие планы в отношении ряда мероприятий в области безопасности дорожного движения, направленных на просвещение, повышение информированности, стимулирование действий и выработку динамичных и эффективных ответов на кризис в области безопасности дорожного движения. Эти действия будут осуществляться в первую очередь форумом по безопасности дорожного движения (Рабочей группой по безопасности дорожного движения – WP.1) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), но не только ими и будут включать усилия по содействию присоединению к правовым документам ЕЭК ООН и при необходимости более эффективному применению этих документов во всемирном масштабе.

Направление действий 10

Решение проблем ответственности

32. Конвенция о дорожном движении 1968 года гласит следующее: "*Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством...*". Каким образом решения в области ИТС связаны с вопросом об ответственности? Уже существуют устройства, оказывающие водителю помощь в безопасном вождении. ЕЭК ООН сыграла решающую роль в их разработке. Некоторые из этих технологий (например, навигационные системы, регуляторы скорости и системы, используемые для оптимизации торможения транспортных средств) уже широко применяются и способствуют сокращению числа ДТП и более эффективному потреблению топлива.

33. Другие бортовые системы находятся на различных стадиях разработки и будут включены в правила ЕЭК ООН в области транспортных средств на более позднем этапе. Устройства ИТС также широко применяются в сфере управления и контроля дорожного движения с использованием, например, знаков с изменяющимся сообщением, видеокамер, фиксирующих нарушение скоростного режима, электронных систем обнаружения транспортных средств и взимания дорожных сборов и систем определения местонахождения и отслеживания транспортных средств.

34. Нынешняя важнейшая дискуссия касается устройств, которые действуют от имени водителя и даже отменяют решения водителя. Несмотря на то, что системы содействия водителю способствуют интеллектуальной и эффективной мобильности, а также эффективному и безопасному дорожному движению, они также создают новые проблемы. Например, кто по закону несет ответственность в случае сбоя в системе и дорожно-транспортного происшествия? В некоторых европейских странах, например, закон четко предусматривает в этой свя-

зи, что ответственность за управление транспортным средством по-прежнему несет исключительно водитель.

35. WP.1 и WP.29 уже тесно сотрудничают в этом вопросе и в ближайшем будущем представят решения, в частности в случае систем ОСПВ.

36. Решению этой проблемы способствует формирующееся согласие в отношении следующего важнейшего принципа: вождение при помощи ИТС соответствует действующим правовым документам, хотя большинство правительств не готовы принять ИТС, которые заменяют решения, принимаемые водителем.

Направление действий 11

Согласование знаков с изменяющимся сообщением

37. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) создала специальную группу экспертов по знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС). Ее более широкие задачи заключаются в анализе новых технологических разработок, повышающих безопасность дорожного движения, и подготовке предложений по включению этих разработок в соответствующие правовые документы Организации Объединенных Наций.

38. Группа экспертов по ЗИС предлагает WP.1 рассмотреть вопрос об изменении структуры Конвенции о дорожном движении 1968 года в соответствии со следующей классификацией:

- разметка дорог;
- обычные стационарные знаки;
- электронные знаки.

39. Смысл этого предложения заключается в том, чтобы *обеспечить упорядоченные нововведения для сохранения унифицированности* дорожных знаков независимо от их типа, будь то обычные стационарные или электронные знаки (форма, конструктивное решение, содержание). Как выяснилось на примере ЗИС, учитывая применение разных форматов различными европейскими администрациями, сегодня опасность состоит в том, что конкурирующие отрасли, исходя из маркетинговых интересов, могут использовать сферу дорожной информации для продвижения своих торговых марок (более модно, эстетично и т.д.).

40. В принципе электронная сигнализация связана с использованием:

- светофоров;
- дорожной сигнализации;
- ЗИС.

41. В качестве основы для нынешней и будущей работы необходимо достичь консенсуса по всем типам дорожных знаков. На более позднем этапе потребуются согласовать программу осуществления. Это предполагает: а) проведение поэтапной реформы и б) рассмотрение главных задач и основных пиктограмм, разработку предложений и т.д.

Направление действий 12

Уменьшение степени опасности перевозок опасных грузов

42. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) будет продолжать рассматривать вопрос о том, каким образом технологии ИТС, например телематика, могут быть использованы для повышения степени надежности и безопасности и облегчения перевозки опасных грузов путем стандартизации и использования систем мониторинга и отслеживания, объединяющих грузоотправителей, операторов перевозок, аварийные службы, правоприменительные и контролирующие органы и регулирующие органы.

Направление действий 13

Интеграция с железнодорожным транспортом

43. Ключом к совершенствованию железнодорожной инфраструктуры и повышению таким образом эффективности железнодорожных перевозок является эксплуатационная совместимость. Она обеспечит возможности для внесения железнодорожным сектором вклада в обеспечение устойчивости перевозок в одинаковых для всех видов транспорта условиях конкуренции.

44. В пересмотренных генеральных планах проектов ТЕА (Трансьевропейская автомагистраль Север–Юг) и ТЕЖ (Трансьевропейская железнодорожная магистраль) ЕЭК ООН, опубликованных осенью 2011 года, целая глава посвящена автодорожному и железнодорожному ИТС и содержит резюме нынешнего положения дел с их осуществлением, а также информацию об их предполагаемом будущем развитии. В ней также сообщается об опыте, накопленном отдельными странами – участниками проектов ТЕА и ТЕЖ в этих областях. Как ожидается, работа в этом направлении будет продолжена.

Направление действий 14

Интеграция с внутренним водным транспортом

45. В публикации ЕЭК ООН "Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе" речные информационные системы (РИС) определены в качестве одной из семи стратегических областей развития внутреннего водного транспорта. В соответствии со стратегической рекомендацией № 3 "Белая книга" призывает правительства, комиссии речного судоходства, международные организации и отрасль внутреннего судоходства к "стимулированию использования речной информационной службы и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ)". В ней предлагается ряд направлений действий ЕЭК ООН в этой области, включая оказание поддержки общеевропейскому диалогу по внедрению и дальнейшему развитию РИС и стимулирование других видов применения ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания. Эта работа будет осуществляться Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) ЕЭК ООН.

Направление действий 15

Усиление роли ИТС как интегратора различных видов транспорта

46. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), а также Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будут прилагать усилия в направлении упрощения правил и требований в области международных автомобильных и интермодальных перевозок и соответствующих административных процедур и документации.

47. Интеграция различных видов транспорта и их информационных систем позволит включать электронную информацию об автомобильных грузовых перевозках в цепи интермодальных перевозок и поставок, обеспечивая более высокий уровень интеграции и автоматизации логистических систем и систем безопасности, повышая таким образом эффективность и безопасность административных процедур.

Направление действий 16

Разработка методологий оценки экономической эффективности

48. Отсутствие гармонизированной методологии анализа экономической эффективности ИТС препятствует внедрению инновационных решений, приносящих максимальную общую выгоду для общества, и может стимулировать применение других, менее выгодных решений, требующих от клиентов дополнительных затрат. В этой области необходимо располагать большей информацией, поскольку общепризнано, что анализы затрат и выгод оказывают сильное влияние на перспективное устойчивое планирование в области транспорта. Эти анализы являются инструментом, представляющим особый интерес для правительств и директивных органов. Речь идет о сфере, в которой ЕЭК ООН и в особенности WP.5 также призваны активизировать свою работу и формулировать рекомендации, опираясь на предшествующие достижения и техническую помощь в разработке методологии оценки инвестиций. Помощь могут оказать Министерство транспорта Канады и Министерство транспорта Соединенных Штатов, поскольку они располагают современными знаниями и опытом в этой области.

Направление действий 17

Содействие смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему

49. Важное значение имеет потенциальный вклад ИТС в сокращение загрязнения и заторов. В январе 2011 года Отдел транспорта ЕЭК ООН приступил к реализации проекта в области изменения климата и транспорта, который финансируется из средств Счета развития Организации Объединенных Наций. Цель состоит в разработке и внедрении инструмента мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте в целях содействия смягчению последствий изменения климата. Свободный доступ к этому инструменту будет обеспечен для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Он создаст прочную основу для анализа различных сценариев устойчивого развития транспорта, предлагая стратегии развития транспорта, в том числе даль-

нейшего развития ИТС. Проект предназначен для оказания помощи правительствам в разработке стратегий смягчения последствий.

Направление действий 18

Проведение аналитической работы

50. Каждая услуга ИТС зависит от наличия базовой сети информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и вспомогательных систем, которые составляют ядро инфраструктуры ИКТ.

51. Успех внедрения ИТС тесно связан с наличием инфраструктуры ИКТ. Способность предоставлять услуги ИТС не растет линейно с увеличением имеющихся технологий, и в случае большинства услуг ИТС для выполнения широкого круга задач требуется минимальная критическая масса.

52. Необходимо проведение ЕЭК ООН дополнительных исследований и анализа в этой области – очевидно за счет эффективного использования выгод от межучрежденческого сотрудничества – в целях оказания помощи правительствам и предоставления консультативных услуг.

Направление действий 19

Содействие наращиванию потенциала, просвещению и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой

Оказание помощи правительствам

53. Главная задача ЕЭК ООН заключается в содействии экономической интеграции. С этой целью она предоставляет правительствам результаты анализов, рекомендации по вопросам политики и помощь; поддерживает глобальные мандаты Организации Объединенных Наций в экономической области в сотрудничестве с другими глобальными партнерами и основными заинтересованными сторонами. В контексте этого мандата Отдел транспорта располагает необходимым опытом и готов оказывать помощь правительствам и заинтересованным сторонам в развертывании ИТС. Эта задача может решаться с помощью рабочих совещаний по наращиванию потенциала и в сотрудничестве с другими региональными комиссиями (Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической комиссией для Африки (ЭКА) и Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА)).

54. Продолжается значительный рост автомобильного транспорта, особенно в странах с формирующейся экономикой. В условиях экономического и финансового кризиса этот рост сопровождается стремительной урбанизацией, которая, как ожидается, продолжится и в будущем. Увеличивающаяся концентрация населения в городах сопровождается ростом социальных проблем, таких как ухудшающаяся ситуация с транспортными заторами, увеличение загрязнения воздуха и рост числа дорожно-транспортных происшествий. Однако эти явления наблюдаются не только в городских районах. Рост автомобильного транспорта превышает пропускную способность существующей инфраструктуры и требует проведения реформ в сфере современных методов управления транспортом. Во всех этих областях ИТС предлагают практически осуществимые решения.

55. Ключом к инновациям в транспортном секторе являются просвещение и повышение информированности. Необходимо информировать население о том, какой должна быть мобильность в будущем, для того чтобы формировать новую культуру, держать население в курсе происходящих изменений, разъяснять их и добиваться их принятия и поддержки.

Прорыв вперед

56. Платформа ЕЭК ООН может использоваться для распространения знаний и передовой практики и может стать механизмом для скоординированных стратегических действий в области интеллектуальных транспортных систем во всем мире.

57. Развивающиеся страны могут осуществить прорыв и создать инфраструктуру на основе ИТС гораздо быстрее и с меньшими затратами, чем развитые страны. Важная роль ЕЭК ООН в усилении интеграции регионов, не имеющих выхода к морю (например, Центральной Азии), может быть укреплена путем предоставления новых возможностей для более эффективной интеграции более широкого круга стран с формирующейся экономикой, содействия экономии за счет масштабов и усиления способности к сотрудничеству и обмену информацией.

Направление действий 20

Организация ежегодного круглого стола Организации Объединенных Наций по интеллектуальным транспортным системам

58. Под эгидой ЕЭК ООН все страны будут иметь возможность принять участие в диалоге и развитии сотрудничества по вопросам ИТС в рамках ежегодных дискуссий за круглым столом.

59. Результаты таких дискуссий за круглым столом будут служить руководством и направлять работу соответствующих органов ЕЭК ООН, в которых соответствующие действия будут инициированы правительствами, другими основными заинтересованными сторонами и глобальными игроками, включая деловые круги.

60. Отдел транспорта ЕЭК ООН будет обеспечивать платформу для обмена мнениями, готовить аналитические материалы, рекомендации по вопросам политики и предоставлять помощь правительствам, а также будет обеспечивать дальнейшее выполнение глобального мандата Организации Объединенных Наций в области транспорта.

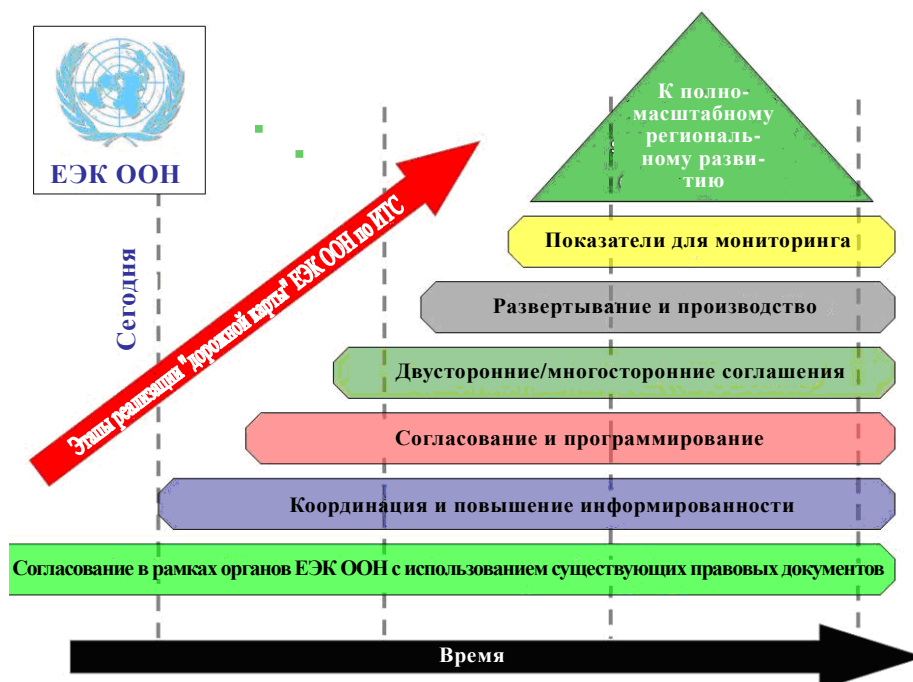
Каким образом будут применяться "дорожная карта" и осуществляться предусмотренные ею действия?

61. Планируемые действия можно сгруппировать следующим образом: i) действия глобального характера (например, достижение общего согласия в отношении определения), которые охватывают весь диапазон направлений работы и соответствующих учреждений (например, налаживание международного сотрудничества); ii) действия, которые являются прямым или косвенным продолжением текущей деятельности рабочих групп и секретариата ЕЭК ООН (например, связь между транспортными средствами) и как таковые могут прояв-

латься либо в изменении правовых документов, либо через посредство руководящих принципов или рекомендаций для правительств; iii) действия, которые способствуют формированию общего мышления посредством тематической аналитической работы в целях создания пакета последующих мер по выработке решений; iv) и, наконец, действия, направленные на передачу знаний и наращивание потенциала. Ежегодный круглый стол по вопросам ИТС будет посвящен самой важной конкретной теме года, с тем чтобы итоги круглого стола способствовали нахождению приемлемого для всех решения.

Рис.3

Этапы реализации "дорожной карты" ЕЭК ООН по ИТС



62. Как показано на рисунке 3, уже предпринимаемые действия направлены на согласование в рамках органов ЕЭК ООН с использованием существующих правовых документов. Эти действия будут не только продолжены, но и распространены на все соответствующие темы и все рабочие группы. Будет осуществляться более широкая межправительственная и межучрежденческая координация в целях эффективного использования ресурсов. По мере того как некоторые действия будут приносить плоды, повысится эффективность согласования и в рамках своих программ работы Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы, рабочие группы, а также административные комитеты различных правовых документов, вероятно, расширят и/или сфокусируют свою деятельность по содействию использованию ИТС. Далее, вероятнее всего, потребуется изменение существующих многосторонних конвенций, соглашений и других правовых документов в области транспорта. На нынешнем этапе преждевременно думать о разработке какого-либо правового документа ООН по ИТС, хотя этого нельзя исключить. Важной частью осуществления действий является обеспечение информирования правительств и всех остальных заинтересованных сторон о достигнутых результатах. И наконец, осуществление и его влияние будут на регулярной основе контролироваться, и секретариат будет сообщать об этом своим руководящим органам, прежде всего Комитету по внут-

ренному транспорту. После принятия настоящей "дорожной карты" будут разработаны и согласованы соответствующие показатели для мониторинга осуществления.
