



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Семьдесят восьмая сессия**

Женева, 23–26 февраля 2016 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту  
о работе его семьдесят восьмой сессии**

**Добавление**

**Содержание**

*Стр.*

Приложения

I.	Сегмент по вопросам политики на тему «Инновации для устойчивого внутреннего транспорта с уделением особого внимания информационно-коммуникационным технологиям» (23 февраля 2016 года) .....	2
II.	Доклад о работе шестого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, обслуживаемых ЕЭК ООН (совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств) .....	9

GE.16-08156 (R) 210616 220616



\* 1 6 0 8 1 5 6 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## Приложение I

### **Сегмент по вопросам политики на тему «Инновации для устойчивого внутреннего транспорта с уделением особого внимания информационно-коммуникационным технологиям» (23 февраля 2016 года)**

#### **Выводы координатора обсуждения**

#### **I. Введение**

1. Сегмент высокого уровня по вопросам политики открыл г-н Христиан Фриис Бах, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН. После вступительных заявлений глобальное исследование «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт» представили руководители трех из его основных участников: г-жа Эва Мольнар, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и г-н Жан-Пьер Лубину, Генеральный директор Международного союза железных дорог (МСЖД). Это исследование является результатом сотрудничества пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ключевых глобальных партнеров, в частности МСАТ и МСЖД, и проводилось под руководством ЕЭК ООН. Исследование посвящено обзору проблем, состояния дел и трудностей в международных усилиях по обеспечению перехода к устойчивой внутренней мобильности людей и грузов и является первым исследованием такого рода, которое носит глобальный характер и содержит анализ передовой практики и вызовов, существующих в самых разных частях земного шара. В исследовании выделены пять определяющих аспектов устойчивого развития транспорта: доступность, разумная цена, безопасность, физическая безопасность и экологическая эффективность.

2. Координатором обсуждения в сегменте по вопросам политики, состоявшем из трех заседаний, выступил г-н Рассел Шилдз, Председатель правления компании «Игоми», член Совета директоров Всемирного конгресса по ИТС, со-основатель и член правления «ИТС – Америка».

3. С основным докладом на открытии первого заседания «Всеобщий доступ: роль правительств в деле всестороннего использования потенциала транспортных инноваций» выступил г-н Барт ван Больюс, директор по международным делам в Министерстве инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов, который рассказал о приоритетах председательства Нидерландов в ЕС. После его выступления с сообщением выступил профессор Эльмар Фюрст, Институт управления на транспорте и в сфере логистики, Венский университет экономики и бизнеса. Второе заседание «Точка за точкой: взаимодействие и доступ для расширения мобильности пассажиров в будущем» открыл г-н Ален Флауш, Генеральный секретарь, МСОТ, после чего выступили г-н Леон Ридзи, «ВП сейлз ЕМЕА, ИНРИКС», и г-н Эрве Ришард, директор отдела перевозок «от двери до двери» НОЖДФ. Третье заседание «Точка за точкой: взаимодействие и доступ – аспект логистики» открыл г-н Петер Фюглишталер, директор Федерального управления транспорта Швейцарии, а затем выступили г-н Клод Пфовадел, руководитель Отдела перевозок опасных грузов, МЕДДЕ, и Предсе-

датель WP.15/AC.1, и г-н Вим Ван Геффен, руководитель международного отдела товародвижения компании «Нестле».

4. После основных докладов с запланированными сообщениями выступили следующие делегаты:

а) Заседание I:

- г-н Йон-Орель Станчу, государственный секретарь, Министерство транспорта, Румыния;
- г-жа Минна Кивимаки, Генеральный директор, Министерство транспорта и коммуникаций, департамент услуг, Финляндия;
- г-жа Мария Сеги Гомес, Генеральный директор по вопросам транспорта, Министерство внутренних дел, Испания;
- г-жа Теописи Перка, Генеральный секретарь, Министерство инфраструктуры, транспорта и сетей сообщения, Греция;
- г-жа Клэр Депре, руководитель Отдела ИТС, ГД по мобильности и транспорту; и
- г-жа Эрмелинда Мекси, заместитель координатора/руководителя, Отдел экономической деятельности, ОБСЕ.

б) Заседание II:

- г-н Эндрю Маккелла, Генеральный секретарь ФИА по вопросам мобильности;
- г-жа Карен Ванклюдзен, Генеральный секретарь, «Полис»;
- г-н Эдуард Фернандес, Исполнительный директор, Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ); и
- г-н Герт ван Вэг, президент, Международная федерация пешеходов (письменное обращение).

в) Заседание III:

- г-н Сергей Аристов, статс-секретарь, заместитель министра, Министерство транспорта Российской Федерации;
- г-н Тадеуш Шозда, Председатель, Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- г-жа Регина Асариотис, начальник Секции политики и законодательства, ЮНКТАД;
- г-н Мирча Чопрага, Генеральный секретарь, ТРАСЕКА; и
- г-н Марко Сорджетти, Генеральный директор, ФИАТА.

5. В этом мероприятии приняли участие более 200 участников из 51 страны, включая 23 страны за пределами региона ЕЭК, пять департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, Европейскую комиссию и приблизительно 40 международных и неправительственных организаций.

6. Устойчивый транспорт и устойчивая мобильность лежат в основе работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), который является уникальным межправительственным органом в области внутреннего транспорта (автомобильного).

бильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, перевозок опасных грузов, правил в области транспортных средств, безопасности дорожного движения и упрощения процедур пересечения границ). Неся ответственность за 58 правовых документов, он играет также ключевую роль в деятельности Организации Объединенных Наций, связанной с конвенциями и соглашениями по вопросам транспорта.

## **II. Основные выводы**

### **A. Заседание I: Всеобщий доступ: роль правительств в деле всестороннего использования потенциала транспортных инноваций**

7. Участники первого заседания сегмента по вопросам политики согласились с тем, что мы, по всей видимости, находимся на пороге новой эры развития международных и внутренних перевозок и мобильности. С одной стороны, в 2016 году началось осуществление Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в которой транспорт и мобильность признаются в качестве неотъемлемой части Целей устойчивого развития (ЦУР), принятых 27 сентября 2015 года. Включение прямых ссылок на вопросы транспорта в различные ЦУР отражает тот факт, что актуальность транспорта для устойчивого развития не вызывает сомнений. Инновации в информационно-коммуникационных технологиях (ИКТ) будут коренным образом определять значение этого сектора для устойчивого развития. С другой стороны, участники согласились также с тем, что, несмотря на взрывной рост темпов инновационной деятельности в области транспорта и коммуникационных технологий, результаты достигнутого прогресса распределяются неравномерно. Можно с уверенностью сделать вывод о том, что существует множество препятствий для доступа, которые подрывают усилия мирового сообщества по реализации чаяний, отраженных в ЦУР. Наиболее остро эти проблемы дают о себе знать в странах, не имеющих выхода к морю (на международном уровне), в сельской местности, учитывая разрыв между городом и деревней (на уровне общин), а также ощущаются людьми с особыми потребностями (повседневная мобильность).

8. Как отметил г-н Барт ван Больюс, рассказывая о приоритетах председательства Нидерландов в ЕС, необходимо более тесно сотрудничать в общеевропейском регионе и ключом к решению этих проблем является активное взаимодействие с ЕЭК ООН и Комитетом по внутреннему транспорту во время председательства Нидерландов в ЕС. Мы стоим на пороге новой промышленной эры, и инновации создадут новые возможности для повышения конкурентоспособности. Так, например, инновации в системы автоматизированного вождения и подключенные автомобили окажут огромное влияние на те вызовы, с которыми мы сталкиваемся сегодня. В сфере транспорта и логистики в последующие двадцать лет произойдет больше изменений, чем в течение всего прошлого века. Для того чтобы сохранить – или укрепить – общественную поддержку, мы должны объединиться и начать действовать: совместно разрабатывать интеллектуальные правила, надлежащим образом их осуществлять и укреплять конкурентоспособность. Необходим общий целостный подход. Для достижения этой цели нам потребуется ответить на многие вопросы, включая: совместимость систем; согласование правил; ответственность и конфиденциальность данных; широкомасштабное трансграничное тестирование; и координация инвестиций.

9. По мнению профессора Эльмара Фюрста, доступность в смысле универсальной применимости и функциональности безусловно будет выгодна всем, а не только для лиц с ограниченной мобильностью. Таким образом, понятие доступности больше не следует применять только по отношению к довольно небольшой целевой группе, а скорее следует рассматривать как возможность для повышения удобства пользования и функциональности в целом. В стареющем обществе, где мобильность во все большей степени становится основополагающим фактором качества жизни и одним из гражданских прав, учитывая технологические и социальные достижения, очевидно, что необходимость заботы о нуждах и потребностях «лиц с ограниченной мобильностью» в широком смысле имеет крайне важное значение. Поскольку этот процесс еще продолжается, многие законы, стандарты и руководящие принципы следует более четко сориентировать на цели универсальной функциональности.

## **В. Заседание II: Точка за точкой: взаимодействие и доступ для расширения мобильности пассажиров в будущем**

10. Участники высказали общее мнение о том, в крупных городах мира технологии ИТС обладают потенциалом для того, чтобы революционизировать мобильность и трансформировать все ее аспекты – от способов передвижения и связи, которыми пользуются люди, до подходов к разработке транспортного законодательства и регламентированию транспортных средств. По всей видимости, это касается как развитых, так и развивающихся стран. Мобильность пассажиров в будущем будет ориентирована на обмен информацией, призванный содействовать развитию альтернативных способов перемещения людей и товаров в городских условиях. Происходят изменения, например в сфере обмена транспортными средствами – автомобилями, скутерами и велосипедами – или совместного использования автомобилей, и привлекательность такой практики быстро растет благодаря новым технологиям, которые, по мнению некоторых, разрушают сложившийся порядок, а с точки зрения других – дополняют существующие решения. Вместе с тем проблемы, ограничения и вероятность обещанных преимуществ еще во многом не изучены, как и их воздействие на распределение перевозок по видам транспорта, поведенческие аспекты, режимы регулирования и инвестиционные приоритеты стран и городов.

11. Г-н Алан Флауш подчеркнул, что городская мобильность представляет собой динамичный рынок, а инновации создают возможности для новых услуг, новых игроков и новых бизнес-моделей, которые могут оказать позитивное влияние на городскую мобильность с точки зрения: лучшего соответствия между предложением и спросом на мобильность; более эффективного использования парка транспортных средств; содействия сокращению личного автотранспорта; поиска решения для первой и последней мили и поощрения более рационального комбинированного использования различных видов транспорта. Автономные транспортные средства принесут выгоды для городской мобильности, если они будут использоваться совместно. Однако одной из ключевых проблем в городах по-прежнему остается отсутствие пространства. Для районов и коридоров с высоким спросом на мобильность единственным жизнеспособным решением и сегодня, и в будущем является общественный транспорт с высокой пропускной способностью (обеспечиваемой, например, городским железнодорожным транспортом и автобусами большой вместимости). Инвестирование и реинвестирование в создание маршрутов общественного транспорта с высокой пропускной способностью/их модернизацию следует поддерживать и даже возвести в приоритет. Меры политики не должны ограничиваться сферой предло-

жения, пристальное внимание следует уделять и стратегиям в области городского развития. Крайне важно также принимать меры по регулированию транспортного спроса. Большое значение для успешного использования комплексных программных приложений и систем обслуживания по запросу имеет информационная доступность, и властям следует обеспечить нейтральные платформы, укреплять доверие, а также поощрять и облегчать взаимный обмен данными.

12. Г-н Леон Ридзи отметил, что благодаря прорывам в технологии, демографическим исследованиям и использованию больших массивов данных мы находимся на пороге преобразования городской мобильности, а это позволит сократить потребление энергии, снизить загрязнение и экономические издержки перегруженности транспортных систем в целом. Используя беспрецедентный объем данных от подключенных автомобилей, парков транспортных средств и смартфонов, специалисты в области транспорта способны весьма детально проанализировать ситуацию на каждой дороге в режиме реального времени, что позволяет понять, как люди и товары перемещаются по транспортным сетям во всем мире, и повысить эффективность функционирования автодорожных сетей.

13. Г-н Эрве Ришард продемонстрировал преимущества транспортных интеграторов в деле развития и расширения рынка совместной мобильности в целях повышения доли совместной мобильности от общего объема перевозок до 30% к 2030 году.

### **С. Заседание III: Точка за точкой: взаимодействие и доступ – аспект логистики**

14. Среди участников третьего заседания было достигнуто общее согласие относительно того, что новые технологии и инвестиции в логистический сектор могут повысить конкурентоспособность различных видов транспорта либо через инфраструктуру, либо через автомобильные инновации. Инновации в сфере ИКТ могут повысить эффективность грузовых перевозок повсеместно. На международном уровне они могут способствовать снижению затрат на ведение трансграничного бизнеса за счет повышения эффективности международных грузовых перевозок. Что касается логистики, то, согласно некоторым исследованиям, электронная торговля является наиболее быстро растущим сегментом рынка розничной торговли в Европе и Соединенных Штатах Америки. Эти изменения обуславливают увеличение объемов доставки товаров на дом либо доставки в новые сети центров выдачи товаров, что кардинальным образом меняет схемы дистрибуции в ходе экономической деятельности и создает новые, еще не до конца изученные проблемы логистики в городской среде.

15. Г-н Петер Фюглишталер продемонстрировал вклад новых железнодорожных базисных туннелей в Лёчберге (35 км), Готарде (57 км – самый длинный железнодорожный туннель в мире) и Ченери (15 км) в трансформацию европейской логистической карты за счет улучшения логистических потоков в Европе и их преимуществ для укрепления железнодорожных операций и развития комбинированных перевозок. Новые туннели, как ожидается, позволят удвоить пропускную способность железных дорог через Альпы с 30 миллионов тонн в год до примерно 60 миллионов тонн и сделать это путем соблюдения новых жестких требований безопасности и экологичным образом. Например, развитие торговли с использованием трансальпийских коридоров исторически ассоциировалось с относительно высоким уровнем воздействия на жизнь людей и окружающую среду вдоль транспортных коридоров. До появления новых туннелей требовались дополнительные железнодорожные локомотивы из-за кру-

тых склонов в имевшейся инфраструктуре. После создания новой горизонтальной туннельной инфраструктуры достаточно будет одного–двух локомотивов, что тем самым уменьшит продолжительность перевозок, существенным образом снизит экологическое и иное воздействие и сократит транспортные расходы. Это согласуется с экологически благоприятной транспортной политикой Швейцарии, направленной на перераспределение перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный и сокращение количества грузовых автомобилей, пересекающих Альпы.

16. Г-н Клод Пфовадел особо отметил роль, которую может играть телематика в таком очень важном и актуальном секторе логистики, как перевозка опасных грузов, подчеркнув, что, хотя все технические элементы на сегодняшний день уже существуют, общее использование ИТС пока не представляется возможным, учитывая контекст правил перевозки опасных грузов (ПОГ), особенно для поддержания связи между частными компаниями и государственными субъектами. Такая возможность появится, если будет разработана даже минимальная архитектура интерфейса. Это будет выгодно, как ожидается, и для государственного, и для частного секторов. ЕЭК ООН может сыграть определенную роль в развертывании и эксплуатации части этих интерфейсов, которые только выиграют от такой централизации.

17. Г-н Вим Ван Геффен на конкретных примерах продемонстрировал, каким образом использование ИКТ (в случае «Нестле» благодаря контрольно-диспетчерским пунктам управления перевозками) может способствовать улучшению экологических характеристик крупных логистических компаний при перевозке особых грузов, в том числе скоропортящихся пищевых продуктов, наряду с расширением использования транспортных средств, сокращения порожних пробегов, укрепления мультимодальных перевозок, применения инноваций в грузовом автотранспорте и использования альтернативных видов топлива.

### **III. Выводы и роль ЕЭК ООН и Комитета по внутреннему транспорту в деле поощрения инновационных решений ИКТ в транспортном секторе**

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

- инновации в технологии ИТК станут ключевым фактором, определяющим значимость сектора для устойчивого развития, и при этом изменят нашу повседневную жизнь, но выгоды от этих достижений распределяются еще неравномерно;
- необходим общий, а не фрагментарный подход: требуется совместно разрабатывать интеллектуальные правила, надлежащим образом их осуществлять и укреплять конкурентоспособность;
- всеобщая доступность в смысле универсальной применимости и функциональности безусловно будет выгодна всем, а не только для лиц с ограниченной мобильностью;
- мобильность пассажиров в будущем будет ориентирована на обмен информацией, призванный содействовать развитию альтернативных способов перемещения людей и товаров в городских условиях;

- общественный транспорт по-прежнему играет первостепенную роль в деле перехода к устойчивому развитию транспорта и поэтому требует внимания как с точки зрения транспортного обеспечения, так и изменения представлений и поведения пассажиров;
- мир меняется благодаря новым технологиям, которые, по мнению некоторых, разрушают сложившийся порядок, а с точки зрения других – дополняют существующие решения;
- чрезвычайно важное значение для успешного использования комплексных программных приложений и систем транспортного обслуживания по запросу имеет информационная доступность;
- новые технологии сопряжены с проблемами, но при этом они создают и уникальные возможности.

19. Для успешной трансформации транспортных систем в целях решения задач эффективного перемещения людей и товаров в будущем нужно использовать уже накопленный опыт и адаптировать полученные знания к конкретным местным условиям. Для этого необходимо обмениваться передовой практикой и распространять ее.

20. Участники сегмента по вопросам политики четко обозначили роль, которую может играть КВТ в качестве международной платформы для предоставления помощи директивным органам, распространения передовой практики, создания потенциала и проведения аналитических исследований. Исходя из этого, КВТ подчеркнул необходимость регулярного диалога по вопросам политики в отношении преобразования транспортного сектора на основе более широкого использования технологий ИКТ.

21. По существу, КВТ играет первостепенную роль в поддержке и поощрении взаимодействия между государствами-членами, а также на глобальном уровне, что обусловлено теми многочисленными направлениями деятельности в области внутреннего транспорта, которыми он занимается, широким кругом принимаемых им рекомендаций и стандартов по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям и проводимыми им информационно-пропагандистскими программами. КВТ способствует сокращению расходов на трансграничные деловые операции за счет повышения эффективности международных грузовых перевозок благодаря осуществлению Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).

22. КВТ поощряет также и активизирует деятельность в области инновационных транспортных систем путем ведения стратегического диалога, связанного с его нормативно-аналитической деятельностью. КВТ задает направление дискуссиям по вопросам внедрения ИТС; например, в 2012 году была издана его публикация «Интеллектуальные транспортные системы для устойчивой мобильности». Основным органом КВТ, в рамках которого правительства обеспечивают согласованное внедрение новых технологий, предназначенных для повышения безопасности и экологичности транспортных средств, что способствует упрощению процедур международной торговли транспортными средствами, является Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств. Например, в 2013 году были приняты Глобальные технические правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, а в настоящее время ведется подготовка глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей.

## Приложение II

### **Доклад о работе шестого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, обслуживаемых ЕЭК ООН (совещание с ограниченным участием – только для делегатов от правительств)**

**Представлено Председателем Комитета по внутреннему транспорту**

#### **I. Введение**

1. Шестое совещание председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций, обслуживаемых ЕЭК ООН (с участием только делегатов от правительств), состоялось 24 февраля 2016 года в рамках семьдесят восьмой сессии Комитета.
2. На совещании присутствовали председатели вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов, обслуживаемых ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств Договаривающихся сторон, участвовавших в работе семьдесят восьмой сессии Комитета. В целом в нем приняли участие 70 представителей из 35 стран, в том числе от 11 государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, Европейской комиссии и 12 председателей.
3. В этом году совещание с ограниченным участием было сосредоточено на вопросах улучшения осведомленности о Комитете и его коммуникационной стратегии. В свете необходимости более четкого позиционирования и брендинга Комитета были также проведены консультации по подготовке к церемонии его семидесятой годовщины, которая состоится в 2017 году.
4. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.
5. Участники совещания согласились с тем, что после одобрения делегатами, присутствовавшими на этом заседании с ограниченным участием, резюме обсуждения будет изложено в виде записки Председателя, которая будет прилагаться к докладу КВТ.

#### **II. Информированность о деятельности Комитета по внутреннему транспорту**

6. Участники ознакомились с деятельностью Комитета по продвижению своего бренда и его коммуникационными мероприятиями (см. неофициальный документ КВТ № 1.Add.1 (2016 год) (для ограниченного распространения). В связи с брендингом было отмечено, что в последние несколько лет для про-

движения бренда КВТ и его вспомогательных органов были предприняты значительные усилия по различным каналам и по самым разным направлениям, например, была изменена форма представления информации и стали обращать внимание не только на результаты, но и на степень их воздействия. Кроме того, в буклете КВТ (зеленом) Комитет по внутреннему транспорту и Отдел впервые позиционируются в качестве центральных структур, занимающихся конвенциями Организации Объединенных Наций и вопросами внутреннего транспорта в целом.

7. Участники были проинформированы о пассивной и активной коммуникационной продукции подпрограммы по транспорту. К первой категории относятся самые разные аналитические документы с новыми и сводными материалами для специалистов или информационные инструменты по передовой практике и другим вопросам. Активные коммуникационные продукты включают пресс-релизы, статьи в еженедельном информационном бюллетене ЕЭК ООН «UNECE Weekly», кампании в средствах массовой информации, видеоматериалы и участие в социальных сетях.

8. Эта успешная деятельность в сфере продвижения бренда и коммуникаций была затем рассмотрена участниками с учетом более широкого контекста, в котором такие материалы производятся и распространяются. Этот более широкий контекст определяется глобальными процессами исторических масштабов, которые варьируются от принятия целей в области устойчивого развития до недавнего соглашения, принятого на саммите по климату в Париже (КС-21), и происходят на фоне тектонических сдвигов на уровне технологий, которые вкладывают новый смысл в саму суть транспортного сектора и выводят на передний план значимость выбора способа мобильности на устойчивой основе.

9. Участники единодушно согласились с тем, что выделенные глобальные тенденции и процессы региональной интеграции в последние десятилетия кардинально изменили стратегическую обстановку, в которой Комитет действует сегодня. Эти изменения в конечном счете отразятся на работе Комитета, и поэтому Комитету необходимо будет адаптироваться к новым условиям. Кроме того, участники отметили, что в силу двойственности функций Комитета (региональный и глобальный уровни) и быстро меняющейся обстановки Комитету было трудно позиционировать себя в прошлом по отношению к внешним институциональным игрокам и неспециализированной аудитории и активно сотрудничать в областях, которые имеют непосредственное отношение к его работе, особенно в тех случаях, когда уже существовали многочисленные институциональные субъекты и плотные институциональные сети.

10. Затем обсуждение сосредоточилось на поиске возможных ответов на вышеупомянутые проблемы.

11. Один из возможных ответов, который обсуждался среди участников, заключался в том, чтобы повысить информированность о Комитете и его рабочих группах, которая, по общему мнению, уже находится на довольно высоком уровне, если говорить о специализированных профессиональных клиентах. Напротив, Комитет не получил признания и известности в менее специализированных кругах, где о нем порой вообще не слышали, причем, хотя и в меньшей степени, даже в транспортном сообществе и среди учреждений, занимающихся вопросами транспорта.

12. Были определены следующие основные шаги, которые могут улучшить репутацию Комитета и повысить информированность о нем:

- a) изменение коммуникационной практики;

- b) более широкое освещение в авторитетных изданиях;
- c) повышение информированности о «продукции» Комитета;
- d) использование возможностей в связи с празднованием семидесятой годовщины; и наконец, но не в последнюю очередь
- e) проведение стратегического обзора деятельности Комитета, в том числе планов коммуникационной и информационно-пропагандистской деятельности.

13. Изменение коммуникационной практики рассматривалось через призму различных способов представления результатов работы Комитета в средствах массовой информации. Пресс-релизы, которые готовятся секретариатом и издаются в системе Организации Объединенных Наций, не всегда получают ожидаемого внимания в силу их неполитического характера. Вместе с тем участники рабочих групп, возможно, хотели бы использовать эти пресс-релизы по своим каналам. Обсуждался также вопрос о том, насколько эффективной окажется практика выбора из числа участников рабочих групп представителя для информирования о той или иной поправке к конвенции, для того чтобы привлечь внимание к знаковым результатам работы Комитета и благодаря этому к его деятельности в целом. В то же время участники подчеркнули, что работа по активизации коммуникационной и информационно-просветительской деятельности Комитета должна проводиться с использованием существующих бюджетных ресурсов.

14. Было сочтено, что задействование популярных печатных изданий является хорошей возможностью для охвата как можно более широкой аудитории. Было отмечено, что «Оранжевая книга» (публикации по перевозке опасных грузов) пользуется наибольшим спросом среди изданий Организации Объединенных Наций. Было выражено общее согласие с тем, что публикации ЕЭК ООН по транспорту полезны и уже хорошо известны в специализированных кругах. Было также отмечено, что аналитическая деятельность секретариата призвана главным образом оказать поддержку в работе Комитета и его вспомогательных органов и поэтому вполне понятно, что она носит весьма специфический характер. Тем не менее она может иметь отношение и к более широкой аудитории. Участники совещания сочли, что публикация «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний водный транспорт», подготовленная совместно с другими региональными комиссиями, МСЖД и МСАТ, является хорошим примером, поскольку она продемонстрировала сотрудничество с другими департаментами Организации Объединенных Наций и свидетельствует об актуальности этой темы (см. пункт 22 настоящего доклада). Кроме того, участники подчеркнули, что повышение информированности о Комитете и его рабочих группах на глобальном уровне имеет важное значение для облегчения присоединения к международным транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций, относящимся к ведению Комитета.

15. В процессе обзора реформы ЕЭК уже начали уделять более пристальное внимание «продуктам» Комитета и говорить об их воздействии и выгодах, и участники приветствовали серию публикаций («дорожные карты», «спектр деятельности» и т.д.) и видеоматериалов (правовые документы по безопасности дорожного движения, железнодорожные переезды), которые были подготовлены по ее итогам. В то же время подчеркивалось, что нужно еще убедительнее демонстрировать преимущества различных конвенций. Кроме того, было рекомендовано изучить возможности для предоставления новых услуг. В этой связи упоминалась база данных МДП как пример надлежащей практики оказания до-

полнительных услуг Договаривающимся сторонам и их предприятиям в ходе осуществления Конвенции МДП. Аналогичным образом в секретариате ЕЭК ООН может быть создана база данных, касающихся телематики перевозки опасных грузов. В такой базе данных будут регистрироваться ДТП, связанные с опасными грузами. Информация в этой базе данных может быть доступна также для исследователей, что тем самым повысит привлекательность веб-сайтов Комитета и для специализированных клиентов, и для более широких профессиональных кругов как источника высококачественных данных и сведений. Кроме того, создание платформы для информирования о перевозках опасных грузов по автомобильным дорогам позволит национальным органам в режиме реального времени получать информацию в случае аварии, содействуя укреплению их потенциала реагирования и смягчению негативных последствий таких ДТП. Более того, такой проект будет способствовать ускоренному переходу транспортных ведомств на цифровые технологии.

16. Семидесятая годовщина Комитета может стать великолепной возможностью для повышения осведомленности о его деятельности.

17. По мнению участников, в процессе празднования семидесятилетия следует также обсудить вопрос о будущем Комитета. Этот вопрос рассматривался не только в целях изучения путей повышения информированности, но также в связи с недавними сокращениями должностей в Отделе устойчивого транспорта. По предложению Швейцарии участники обсудили необходимость стратегического обзора деятельности Комитета и его приоритетов и согласились с этим. Изменения внешних условий функционирования Комитета за последние 70 лет, недавно принятая Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 года, повышенное внимание к проблемам смягчения изменения климата и адаптации к нему, вопросам безопасности дорожного движения и внутреннего транспорта, а также, что еще более важно, переход сектора на цифровую обработку данных и всевозрастающее значение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) – все это говорит о необходимости оценки или переоценки ключевых направлений деятельности Комитета. Делегаты согласились с тем, что в качестве основы следует использовать документ Комитета об обзоре 2004 года. Однако его не следует ограничивать деятельностью только Комитета, в обзоре целесообразно проанализировать всю деятельность Отдела устойчивого транспорта, а также наличие регулярного бюджета и способность мобилизовать и использовать внебюджетные ресурсы.

18. Комитет просил секретариат разработать такую стратегию в тесном сотрудничестве с правительствами, председателями рабочих групп и административных комитетов и, конечно, членами Бюро Комитета. Этот стратегический документ, возможно, является одним из наиболее важных документов на юбилейной сессии Комитета в 2017 году и мог бы стать основой для резолюции по случаю семидесятой годовщины Комитета и разработки «дорожной карты» для него на будущее.

19. В ходе обмена идеями относительно будущей стратегии Комитета и в более широком плане при обсуждении вопроса об осведомленности о деятельности Комитета и его коммуникационной стратегии делегации высказали, среди прочего, следующие предложения:

- Было указано, что на сегодняшний день Комитет обладает значительными «активами» и имеет здоровую основу, на которой можно строить работу. Он располагает также политическими и институциональными механизмами и возможностями для выполнения текущих и новых задач в будущем и тем самым может способствовать развитию устойчивых транс-

портных систем. Было сочтено важным, чтобы в этом стратегическом документе была рассмотрена связь между глобальным – региональным уровнем, значимость которой возросла в силу того, что в ведении Комитета находятся как глобальные по своему охвату, так региональные конвенции, многие из которых приобретают все более глобальный характер. В то же время крайне важно применять не только восходящий, но и нисходящий подход, анализируя общую картину: какова будущая концепция мобильности и транспорта?; каковы перспективы для Комитета? Такой ретроспективный анализ можно было бы начать с определения желательных будущих тенденций, а затем, изучив сложившуюся ситуацию, сформулировать стратегии и программы, которые увяжут будущее с настоящим. Это может помочь лучше понять основные факторы, которые будут определять будущие приоритеты Комитета.

- Ряд делегатов указали, что административное сопровождение конвенций и техническая работа по «установлению стандартов» являются основными приоритетами и должны и впредь находиться в центре внимания Комитета.
- По мнению некоторых делегатов, наивысшим приоритетом должны быть стратегии ИТС и автоматизированное вождение. Несколько раз поднимался вопрос о необходимости интеллектуальных правил. Подчеркивалась важность использования в транспортном секторе цифрового формата, и затрагивались вопросы о том, каким образом нынешняя международная регулятивная архитектура поддерживает уже происходящие технологические и рыночные изменения. Кроме того, в качестве областей, на которые стоит обратить особое внимание, рассматривались вопросы цифровой обработки и сбора данных, а также управления базами данных ЕЭК ООН и Комитетом. Решительную поддержку получил также вопрос о безопасности внутреннего транспорта. По мнению участников, необходимо руководствоваться двумя основными целями: сохранение рентабельности и полезность деятельности.
- Ряд делегатов указали на то, что рабочие группы сталкиваются с задержками в принятии поправок к правовым документам, которые имеют крайне важное значение для своевременного обновления этих документов и поддержания их актуальности. Этот вопрос приобретает еще большее значение в силу быстрых темпов появления инноваций и новых технологий. Это означает, что задержки в адаптации документов снижают их значимость.
- Было выделена проблема ресурсов и подчеркивалось, что ее решение является одним из ключевых аспектов, без которого невозможно сформировать прочную основу для принятия комплекса реалистичных, но в то же время далеко идущих приоритетных задач в работе Комитета.

### **III. Подготовительная работа в связи с семидесятой годовщиной Комитета**

20. Участники единогласно поддержали инициативу секретариата по подготовке публикации по истории КВТ. В преддверии семидесятой годовщины Комитета секретариат приступил к опубликованию обзора исторических событий и результатов, который будет включать следующую информацию за каждый год семи десятилетий: мировая история и события, имеющие важное значение для

государств – членов ЕЭК ООН, культурные и научные достижения, инновации и события в области транспорта и коммуникаций, результаты КВТ и его рабочих групп. Это позволит продемонстрировать итоги КВТ в более широком историческом контексте. Предполагается, что такая публикация будет представлена в первый день сессии КВТ.

21. Планируемая в настоящее время в электронном формате на веб-сайте и – при наличии средств и «свободного окна» в издательстве – в виде необычной книжки-сумки, эта публикация может быть преподнесена в подарок каждому зарегистрированному делегату в КВТ. Делегаты, участвующие в сессии Европейской экономической комиссии во время празднования семидесятой годовщины (апрель 2017 года), также могут получить эту книгу в подарок от КВТ (если печатные копии будут изготовлены).

22. Для того чтобы все важные достижения, касающиеся транспорта, были отражены в публикации, правительства будут иметь возможность рекомендовать информацию о знаковых событиях или инновациях в области транспорта в своих странах для включения в раздел юбилейного издания «Инновации и события в области транспорта и коммуникаций». Аналогичным образом председатели рабочих групп получают возможность рассмотреть проект перечня достижений КВТ в своих соответствующих областях и вынести рекомендации по его дальнейшему улучшению. Крайний срок для представления материалов – 31 марта 2016 года<sup>1</sup>.

23. В таком случае экспонатами на выставке КВТ 2017 года (или ее основной части) могут быть плакаты, на которых рассказывается об истории КВТ.

24. Кроме того, готовятся краткие публикации об исторических итогах по таким темам, как безопасность на железнодорожном и автомобильном транспорте, и соответствующим рабочим группам предлагается рассмотреть эти проекты в надлежащее время.

25. Участники обсудили также вопрос о том, что хорошим способом отметить годовщину Комитета было бы принятие резолюций по специальным темам, которые могли бы получать политическую поддержку и одобрение на сессии ЕЭК в апреле 2017 года.

#### IV. Выводы и последующие шаги

26. Исходя из вышеизложенного, Комитет **приветствовал** организацию шестого совещания председателей вспомогательных органов Комитета (только для делегатов от правительств), посвященного укреплению роли Комитета по внутреннему транспорту в стремительно меняющейся глобальной обстановке. Он **призвал** рабочие группы оценить свою региональную и глобальную деятельность, благоприятные условия и любые потенциальные изменения, которые могут быть сочтены необходимыми для повышения их воздействия на местах в целях обеспечения устойчивой мобильности. Он **решил**, что активные усилия Комитета по информированию необходимо укреплять и далее при наличии дополнительных внебюджетных ресурсов. Комитет **принял к сведению**, что резюме дискуссии в виде записки Председателя будет включено в доклад КВТ после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании. Осознавая

---

<sup>1</sup> По техническим причинам этот срок был продлен до 31 мая 2016 для облегчения контактов с правительственными и неправительственными заинтересованными сторонами.

необходимость адаптации своей работы к быстро меняющейся глобальной обстановке, Комитет **решил**, что секретариат разработает проект стратегического документа с указанием приоритетов и основных направлений деятельности в консультации с Бюро, председателями вспомогательных органов КВТ и административных комитетов транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета. Этот проект стратегического документа будет затем представлен Комитету на его семьдесят девятой сессии в 2017 году. В случае его принятия документ может быть оформлен в виде резолюции КВТ, которая будет представлена на утверждение Комиссии на ее юбилейной сессии в 2017 году.

27. Комитет **приветствовал** информацию о ходе подготовки к семидесятой годовщине КВТ, которая будет отмечаться в 2017 году, и переименовании Отдела в Отдел устойчивого транспорта и предложил государствам-членам передать в секретариат свои материалы для юбилейной публикации до 30 марта 2016 года, т.е. предоставить информацию о знаковых достижениях в области транспорта в своей стране за последние семьдесят лет, желательно вместе с фотографиями<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> По техническим причинам этот срок был продлен до 31 мая 2016 для облегчения контактов с правительственными и неправительственными заинтересованными сторонами.