



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
26 January 2011
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Шестьдесят четвертая сессия

Женева, 29–31 марта 2011 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Новые направления и инициативы в программе работы ЕЭК

Глобальная безопасность дорожного движения и внутренний водный транспорт

Записка секретариата*

I. Мандат

1. На своем тридцать девятом совещании, состоявшемся 16 декабря 2010 года, Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии (ЕЭК) утвердил предварительную повестку дня шестьдесят четвертой сессии ЕЭК. В соответствии с правилами процедуры Комиссии основные документы в установленном порядке подготавливаются в отношении каждого пункта повестки дня. Настоящий документ представляется для поддержки обсуждений в рамках пункта 4 повестки дня на шестьдесят четвертой сессии ЕЭК.

II. Введение

2. Работа ЕЭК в области транспорта продолжается уже более 60 лет.
3. В следующем двухгодичном периоде транспортный сектор в государствах – членах ЕЭК будет по-прежнему играть важную роль в:
 - a) преодолении экономического кризиса;
 - b) ускорении и углублении экономической региональной интеграции;
 - c) содействии устойчивому развитию во всех экономических, социальных и экологических аспектах.

* Настоящий документ был передан после истечения срока представления официальной документации по причине задержки с его обработкой.

4. Однако для достижения этого транспортному сектору надлежит продолжать крупные реформы, повышающие его эффективность, конкурентоспособность и устойчивость. Ему также необходимо будет оперативнее, чем когда бы то ни было, использовать возможности технологических инноваций (интеллектуальные транспортные системы, альтернативные виды топлива и т.д.). Такковы главные проблемы для стран и секретариата ЕЭК.

5. Кроме того, одна из институциональных задач, стоящих перед секретариатом Отдела транспорта ЕЭК, заключается в том, что участие в правовых документах, разработанных в рамках ЕЭК, становится все более глобальным по своему характеру. Эта тенденция отвечает интересам стран – членов Организации Объединенных Наций прежде всего потому, что во многих областях транспорта гармонизированные на глобальном уровне нормативные положения создают одинаковые правила игры в сфере торговли транспортными средствами (что крайне важно для автомобилестроительной отрасли), могут ускорить процесс внедрения безопасных и экологически рациональных решений и обеспечить безопасные и экологически чистые условия для перемещения людей и грузов. Учитывая все эти изменения, ЕЭК начала де-факто играть центральную роль в деле облегчения международного сотрудничества на внутреннем транспорте по аналогии с тем, как это делают Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в гражданской авиации или Международная морская организация (ИМО) на морском транспорте. Однако условия предоставления услуг договаривающимся сторонам к этому глобальному спросу не адаптированы.

6. В настоящем докладе рассматриваются две области, представляющие собой новые направления деятельности ЕЭК по транспортной тематике. Первая область – это безопасность дорожного движения, ее глобальные последствия и новые направления, выделенные главным образом в резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи. Вторая область – внутренний водный транспорт, перед которым стоят конкретные задачи, обусловленные углублением интеграции транспортных систем на общеевропейском уровне. Данная часть доклада представляет собой резюме Белой книги ЕЭК по внутреннему водному транспорту, которая, как ожидается, будет одобрена Комитетом по внутреннему транспорту на его сессии в 2011 году.

7. Необходимо отметить, что в седьмом десятилетии деятельности ЕЭК в области транспорта, и в частности в следующий двухгодичный период, надлежит уделить внимание значительно большему числу новых направлений, чем эти две выбранные темы. В ходе своей сессии 2010 года Комитет по внутреннему транспорту подробно рассмотрел несколько областей и решил оказать поддержку рабочим группам в их деятельности по этим новым направлениям. На сессии 2011 года дискуссия планируется продолжить по ряду следующих вопросов: содействие инвестициям в транспортную инфраструктуру путем согласованного планирования с участием многих стран (в качестве примеров можно упомянуть о Трансъвропейской автомагистрали, Трансъвропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных соединениях); гармонизация общих правил и условий для железнодорожных грузовых перевозок на общеевропейском и трансъвропейском уровнях, и в частности для облегчения железнодорожных перевозок между Европой и Азией, облегчение пересечения границ за счет модернизации системы МДП и более широкого применения "Конвенции о согласовании" условий проведения контроля грузов на границах; смягчение последствий изменения климата на внутреннем транспорте – финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) глобальный проект под названием "for FITs" (для будущих систем внутреннего транспорта), которым руководит ЕЭК, и т.д.

III. Безопасность дорожного движения: европейская и глобальная проблема

8. Дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших социально-экономических задач здравоохранения. Без решения проблем безопасности дорожного движения устойчивое развитие невозможно.

9. Вместе с тем риски в области дорожного движения известны и могут быть предотвращены. Речь идет о превышении скорости движения, управлении транспортными средствами под влиянием алкоголя, неиспользовании ремней безопасности, детских удерживающих систем и шлемов, отвлечении внимания во время управления транспортным средством, а также неуважении пешеходов и велосипедистов. К числу дополнительных рисков в области дорожного движения относятся плохо спроектированная или недостаточным образом обслуживаемая дорожная инфраструктура и использование старых транспортных средств, отличающихся плохим техническим состоянием.

10. ЕЭК возглавила деятельность в сфере безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, создав в 1950 году Специальную рабочую группу по предотвращению несчастных случаев на дорогах. В 1988 году был учрежден межправительственный орган – Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1). WP.1 ЕЭК является единственным постоянным органом в системе Организации Объединенных Наций, который непосредственно занимается повышением безопасности дорожного движения.

11. Основная функция WP.1 – разрабатывать правовые документы Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и выполнять роль их блюстителя. Важными инструментами, способствующими повышению безопасности дорожного движения, являются Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и другие правовые документы ЕЭК, в которых рассматриваются главные факторы дорожно-транспортных происшествий, а именно поведение участников дорожного движения, транспортные средства и инфраструктура. Многие страны мира стали Договаривающимися сторонами данных конвенций, а также участниками Конвенций 1949 года¹ и извлекают выгоду из их применения. Кроме того, эти договаривающиеся стороны являются ключевыми движущими силами в обновлении вышеупомянутых международных конвенций по безопасности дорожного движения с учетом современных требований. ЕЭК также поддерживает разработку и стимулирует использование передового опыта в области безопасности дорожного движения (см. недавно опубликованные Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1) и Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (CP.2), имеющиеся по адресу <http://www.unecsc.org/trans/welcome.html>) и организует работу по программам оказания технической помощи в сфере безопасности дорожного движения и мероприятия по повышению информированности.

12. Деятельность ЕЭК сосредоточена на повышении безопасности дорожного движения путем разработки и обновления правовых документов на основе комплексного подхода, чем и объясняется создание нескольких рабочих групп, которым было поручено изучать аспекты безопасности соответствующей деятельности. Эти документы призваны способствовать принятию и осуществлению нормативных положений, касающихся согласованных на международном уровне правил дорожного движения, предписаний в отношении конструкции и

¹ Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1949 года.

технического осмотра транспортных средств, стандартов в области дорожной инфраструктуры, продолжительности работы профессиональных водителей, перевозки опасных грузов, а также статистики безопасности дорожного движения. Такие нормативные положения помогли многим странам разработать и применять правила и меры в области дорожного движения, изготавливать более безопасные и экологически чистые автотранспортные средства, снизить риск дорожно-транспортных происшествий, связанных с опасными грузами и материалами, и обеспечить, чтобы к участию в дорожном движении допускались только безопасные транспортные средства, содержащиеся в надлежащем техническом состоянии, и квалифицированные водители. Соглашения по транспортной инфраструктуре, разработанные под эгидой ЕЭК, позволили создать в Европе взаимосвязанные общеевропейские безопасные сети автомобильного транспорта, на которых условия движения по дорогам одной и той же категории являются (практически) одинаковыми.

13. В сентябре 2010 года шестидесятая годовщина деятельности ЕЭК в области безопасности дорожного движения совпала с шестидесятой сессией WP.1 и была отмечена на совместном совещании WP.1 и SC.1² – двух рабочих групп, которые, разрабатывая правовые документы и наилучшую практику, внесли значительный вклад в повышение безопасности дорожного движения и автотранспортных операций по всему миру. На этом совместном совещании были выделены некоторые области, представляющие общий интерес, и можно надеяться, что такие совместные усилия принесут свои плоды.

14. Хотя вопрос о повышении безопасности дорожного движения содержится в повестке дня ЕЭК и ее государств-членов уже на протяжении 60 лет, совсем недавно ряд стран-участниц вышли с инициативой об обновлении статуса WP.1. В результате этого Рабочая группа получила название Форума по безопасности дорожного движения ЕЭК и приняла новый круг ведения, в котором помимо традиционной регулятивной деятельности упоминается также политический диалог.

15. Проблемой безопасности дорожного движения с разной степенью интенсивности занимаются и другие региональные комиссии Организации Объединенных Наций. Страны Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) даже заключили соглашение об общих целях и показателях безопасности дорожного движения.

16. Другие международные организации также активно работают в этой области. Прежде всего речь идет о Всемирном банке и других банках развития, которые включают компоненты дорожной безопасности в свои инвестиционные проекты. Кроме того, необходимо упомянуть о Международном союзе автомобильного транспорта, который играет ключевую роль в принятии мер по безопасности дорожного движения в частном секторе.

17. К 1990-м годам в результате чрезвычайно быстрого роста автомобилизации ситуация в области безопасности дорожного движения значительно ухудшилась. С тех пор появились новые игроки (например, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения), которые оказывают странам помощь в преодолении кризиса безопасности дорожного движения.

18. Для облегчения сотрудничества между донорами и международными организациями, которых становится все больше, в резолюции 58/289 Генеральной

² Рабочая группа по безопасности дорожного движения и Рабочая группа по автомобильному транспорту.

Ассамблеи, принятой в апреле 2004 года, Всемирной организации здравоохранения было предложено, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения.

19. В 2009 году Российская Федерация, показав пример политического лидерства в борьбе с кризисом в области безопасности дорожного движения, организовала у себя первую глобальную министерскую конференцию по проблемам безопасности дорожного движения. Министерская декларация этой конференции была представлена Генеральной Ассамблее в марте 2010 года.

А. Резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи

20. 2 марта 2010 года Генеральная Ассамблея единогласно приняла резолюцию, направленную на укрепление усилий международного сообщества по уменьшению числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий по всему миру. Резолюция Генеральной Ассамблеи провозгласила период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Генеральная Ассамблея признала работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций, направленную на активизацию их деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, и приветствовала выводы и рекомендации по итогам реализации проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", осуществляемого региональными комиссиями Организации Объединенных Наций.

21. Если говорить более конкретно, то в резолюции 64/255 Генеральная Ассамблея, в частности:

а) просит Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с другими партнерами по линии "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" (СБДД ООН) и другими заинтересованными сторонами, разработать план действий на Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия;

б) предлагает всем государствам-членам поставить собственные задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, которые должны быть осуществлены к концу Десятилетия, в соответствии с планом действий;

в) предлагает Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций совместно с другими партнерами по "Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" организовать проведение второй Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, с тем чтобы начать это Десятилетие;

г) предлагает Всемирной Организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать осуществ-

ляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию в рамках СБДД ООН глобального прогресса в реализации задач, определенных в плане действий, и готовить доклады о состоянии безопасности дорожного движения в мире, а также разрабатывать другие надлежащие контрольные механизмы.

22. ЕЭК, являясь одной из региональных комиссий Организации Объединенных Наций, способствует подготовке плана действий для этого Десятилетия. Проект плана действий имеется в свободном доступе (http://www.who.int/road-safety/Decade_of_action.pdf) и в скором времени будет окончательно сформулирован.

23. В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ЕЭК планирует предложить правительствам установить свои собственные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий и настоятельно рекомендует своим членам проводить мероприятия по безопасности дорожного движения, в частности в том, что касается управления безопасностью дорожного движения, дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения и оказания помощи после ДТП. Вопрос о второй Глобальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций будет обсуждаться с участием Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Однако в настоящее время, по всей видимости, ВОЗ не поддерживает предложение о проведении этого мероприятия во время церемонии начала Десятилетия действий в мае 2011 года.

В. Начало Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы

24. Всемирная церемония начала Десятилетия состоится 11 мая 2011 года в ходе сессии Генеральной ассамблеи ВОЗ.

25. Общие цели этой церемонии, определенные и предложенные СБДД ООН:

а) привлечь внимание к Десятилетию и, в частности, к последствиям глобального кризиса в области безопасности дорожного движения и перспективам его предупреждения;

б) предоставить возможность правительствам, международным учреждениям, организациям гражданского общества, частному сектору и другим заинтересованным сторонам объявить о своих соответствующих планах на Десятилетие.

26. На глобальном уровне Фонд ФИА "Автомобиль и общество" планирует организовать с участием почетных гостей и знаменитостей 24-часовое "непрерывное" мероприятие по всем часовым поясам планеты, которое начнется на Фиджи или в Новой Зеландии и завершится в Мексике. Некоторые мероприятия будут транслироваться в прямом эфире на одном из сайтов средств массовой информации (предстоит разработать). Это очень важное событие, которое, как ожидается, позволит значительно повысить информированность. Ряд правительств, по всей видимости, объявит о национальных планах для Десятилетия действий, а те из них, кто обладает многолетним опытом и на постоянной основе осуществляет программы в области безопасности дорожного движения, вероятно, подхватят эту инициативу и расскажут о своих достижениях и новых планах.

27. Однако необходимо отметить, что, по мнению правительств многих стран – участниц СБДД ООН, весьма ограниченные ресурсы было бы лучше

использовать на предоставление технической помощи и оказание другой поддержки развивающимся странам и экономикам переходного периода, вместо того чтобы расходовать их на налаживание связей с общественностью.

28. В соответствующих случаях ЕЭК примет участие в этих организационных инициативах и будет сотрудничать с правительствами для объединения осуществляемых программ и планируемых мероприятий, с тем чтобы начать Десятилетие действий в регионе ЕЭК. Кроме того, в 2011 году секретариат ЕЭК намерен активизировать деятельность Форума по безопасности дорожного движения ЕЭК. В целом осуществление резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи и расширение деятельности в области безопасности дорожного движения на уровне ЕЭК безусловно потребуют дополнительных ресурсов для выполнения все более масштабных задач в ситуации уже и без того весьма ограниченных средств.

С. Инициативы ЕЭК в области безопасности дорожного движения, имеющие отношение к Десятилетию

29. Деятельность ЕЭК в области транспорта ведется по следующим направлениям: регулятивная работа; обеспечение форума для обмена наилучшей практикой и политического диалога; техническая помощь; и аналитическая работа. Эти направления также положены в основу деятельности в сфере безопасности дорожного движения, но к ним добавлена еще работа по повышению информированности общественности.

30. В 2008–2009 годах был осуществлен крупный проект технической помощи: "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", который финансировался по линии ЮНДА и завершился опубликованием заключительного доклада в 2010 году. Итогом этого проекта, который совместно осуществлялся пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и координировался ЕЭК, стало признание значения целевых показателей повышения безопасности дорожного движения и необходимости оказания помощи правительствам стран с низким и средним доходом в разработке региональных и национальных показателей безопасности дорожного движения. В ходе этого проекта проводились различные мероприятия, включая региональные совещания, оказание консультационных услуг, тематические исследования, доклады по установлению и достижению показателей безопасности дорожного движения, а также содействие в проведении Глобальной министерской конференции по проблемам безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве 19–20 ноября 2009 года. Полный доклад имеется по адресу: http://www.unecce.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf. Среди важнейших событий в рамках этого проекта можно упомянуть о семинаре в Минске (Беларусь), конференции в Халкиде (Греция), семинарах и ознакомительных поездках в Швеции и рабочем совещании в Кыргызстане. Другие региональные комиссии организовывали конференции и семинары в Бангкоке, Абу-Даби, Дар-эс-Саламе, Буэнос-Айресе, Панама-сити и Джорджтауне (Гайана).

31. В 2010 году были реализованы две крупные программы технической помощи: в Нью-Дели для стран Юго-Восточной Азии применительно к Венским конвенциям и в Янине во взаимодействии с Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). Конференция ЕЭК–ОЧЭС внесла вклад в подготовку Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного

движения Организации Объединенных Наций. Представители стран ОЧЭС обсудили глобальные и европейские проблемы безопасности дорожного движения по пяти направлениям: управление дорожной безопасностью, более безопасные дороги, конструкция транспортных средств, более безопасные условия для участников дорожного движения и оказание помощи после ДТП. Участники конференции одобрили "Янинскую декларацию", в которой подтверждается важность приоритетного решения проблемы безопасности дорожного движения, странам ОЧЭС предлагается установить национальные показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий для Десятилетия, а органам ОЧЭС – рассмотреть возможность установления регионального целевого показателя ОЧЭС по сокращению числа жертв к 2020 году на уровне, который в два раза ниже общего уровня смертности на дорогах в регионе ОЧЭС, а также создания надлежащих механизмов мониторинга осуществления. Кроме того, участники конференции выразили поддержку работе ЕЭК и ее Форуму по безопасности дорожного движения (см. http://www.unecce.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf). На своем двадцать третьем совещании, состоявшемся в Салониках (Греция) 26 ноября 2010 года, Совет министров иностранных дел государств – членов ОЧЭС высоко оценил усилия организаторов этой инициативы и рекомендовал соответствующим рабочим группам ОЧЭС рассмотреть выводы конференции.

32. Хотя крайне важно совершенствовать общее управление дорожной безопасностью и условия для повышения безопасности дорожного движения, необходимо также налаживать контакты с широкой общественностью, улучшать осведомленность и активно содействовать соблюдению правил ответственного поведения на дорогах. По случаю одного из вышеупомянутых мероприятий ЮНДА, а именно семинара в Халкиде, секретариат начал развивать сотрудничество с Европейской федерацией баскетбола (ФИБА-Европа), Греческой баскетбольной федерацией и игроками из национальной баскетбольной команды Греции, подписав декларацию с призывом к "совместной работе и честной игре на баскетбольных площадках и на наших дорогах". Впоследствии эта инициатива была подхвачена на европейском уровне Международной федерацией баскетбола (ФИБА) и ФИБА-Европа и поддержана польскими властями. В результате 17 сентября 2009 года по случаю турнира Евробаскет-2009 в Катовице, Польша, декларацию "о соблюдении правил" подписали новые игроки и представители правительств. Эта инициатива получила продолжение, когда в 2010 году ЕЭК и ФИБА начали новую информационную кампанию по безопасности дорожного движения, которая по срокам совпала с Чемпионатом мира по баскетболу 2010 года, проводившемся в Турции. В качестве девиза кампании был выбран лозунг "Мы играем и ездим строго по правилам", для того чтобы информировать население по всему миру, особенно молодых людей, которые являются баскетбольными болельщиками или играют в баскетбол, о необходимости соблюдать правила как на дорогах, так и на спортивных площадках. Компания под девизом "Мы играем и ездим строго по правилам" была организована при поддержке Турецкой баскетбольной федерации, Испанской баскетбольной федерации и Дорожной полиции Турции.

33. В числе запланированных мероприятий ЕЭК стоит упомянуть о следующем:

а) совещание высокого уровня по безопасности дорожного движения, которое намечено провести при поддержке Верховной рады (парламента) Украины в апреле 2011 года в Киеве. В этом совещании, целями которого являются обмен передовым опытом создания "всеобъемлющего законодательства в области безопасности дорожного движения", мотивирование членов парламента

на принятие мер по укреплению законодательства в области безопасности дорожного движения и обеспечение платформы для обсуждения, примут участие парламентарии приблизительно из 20 стран, а также представители различных международных организаций. Планируется также подписать Киевскую декларацию по безопасности дорожного движения и разработать справочник по безопасности дорожного движения для парламентариев;

b) тесное сотрудничество с Сербией, где показатель смертности по-прежнему выше, чем в большинстве западноевропейских стран, хотя в этой стране и отмечается тенденция к снижению количества ДТП со смертельным исходом. Ключевыми факторами риска являются скорость (58% случаев гибели), неиспользование ремней безопасности, употребление алкоголя за рулем и плохое состояние автодорожной инфраструктуры. В Сербии нет национальной стратегии в области безопасности дорожного движения, однако совсем недавно было учреждено ведущее ведомство, ответственное за дорожную безопасность (без каких-либо поддающихся измерению целевых показателей). Существуют законодательные положения, касающиеся ограничений скорости, употребления алкоголя за рулем, использования мотоциклетных шлемов и ремней безопасности. В рамках такого сотрудничества планируется провести, в частности, мероприятие высокого уровня по наращиванию потенциала для установления "поддающихся измерению целевых показателей" – одно из мероприятий, которое по времени совпадет с началом Десятилетия. Оно будет организовано на национальном уровне, однако проводятся консультации для повышения его статуса до субрегионального уровня в Юго-Восточной Европе;

c) в рамках различных рабочих групп рассматриваются также новые основные области:

i) безопасность на железнодорожных переездах (пересечениях в одном уровне между автомобильной и железной дорогой либо трамвайным путем, иногда железнодорожные переезды включают пересечения между железнодорожной линией и пешеходной дорожкой). Железнодорожные переезды представляют серьезные риски, хотя на них и устанавливаются предупреждающие сигналы и/или шлагбаумы. Несмотря на многочисленные меры, принимаемые для сигнализации железнодорожных переездов и обеспечения их безопасности, на них погибают или получают травмы слишком большое число пользователей дорог и пешеходов. Почти все ДТП на железнодорожных переездах происходят из-за несоблюдения указаний световых или звуковых сигналов, предписывающих обязательную установку, и элементарных правил безопасности дорожного движения. В целях снижения этого комплексного риска безопасности продолжается сотрудничество в рамках Международного дня повышения осведомленности о правилах поведения на железнодорожных переездах (МДОПЖДП), который проводится под эгидой Международного союза железных дорог (МСЖД);

ii) многопрофильное исследование аварий (МПИА), посвященное изучению вопросов моделирования аварий и анализу факторов, которые могут им способствовать. К числу таковых относятся экологические, человеческие и механические факторы, которые ассоциируются с тремя стадиями столкновения, а именно с предаварийной стадией, непосредственно самим столкновением и аварийной стадией. Цель заключается в том, чтобы предупреждать подобные аварии в будущем. Многопрофильные исследования аварий уже проводятся во многих странах. По всей ви-

димости, в странах, где имеются такие исследовательские механизмы, отмечаются наилучшие показатели безопасности дорожного движения;

iii) гармонизация знаков с изменяющимся сообщением (ЗИС), что обусловлено быстрым ростом информационных обществ и все более широким использованием интеллектуальных транспортных систем. ЗИС также относятся к числу тех областей, где требуется многопрофильный подход.

D. Неадекватные ресурсы, выделяемые на цели безопасности дорожного движения

34. Безопасность дорожного движения оказывает влияние на все компоненты устойчивого развития. Именно по этой причине данный фактор следует в полной мере учитывать при разработке и осуществлении стратегий устойчивого развития транспорта. Входя в число нынешних основных игроков в сфере безопасности дорожного движения и действуя в рамках существующих глобальных мандатов, ЕЭК стремится к тому, чтобы все государства – члены Организации Объединенных Наций полностью осознавали возможности повышения благосостояния населения благодаря принятию рационального системного подхода к управлению дорожной безопасностью. Пытаясь создать координированную систему управления дорожным движением с понятными для всех принципами функционирования, ЕЭК занимается изучением основных компонентов дорожной безопасности: инфраструктурой, транспортными средствами и человеческим фактором, – разрабатывая четкие и "простые с точки зрения реализации" правовые и технические нормативы и стандарты.

35. Учитывая чрезвычайные вызовы, возникшие за последние два года, сотрудники ЕЭК способствуют глобальным усилиям по повышению безопасности дорожного движения и по поручению WP.1 выполняют функции, которые уже нельзя назвать традиционными секретариатскими обязанностями, стремясь при этом развивать партнерство, обеспечивать более эффективный мониторинг осуществления правовых документов в области безопасности дорожного движения, организовывать мероприятия по наращиванию потенциала и активно содействовать консультациям, проводимым по линии СБДД ООН. Вся эта работа проводилась в условиях строгой экономии ресурсов. Поэтому в настоящее время изучается возможность получения новой должности за счет средств из регулярного бюджета.

36. Государства – члены ЕЭК, возможно, пожелают рассмотреть вопрос об откомандировании национальных экспертов в области безопасности дорожного движения для работы в Отделе транспорта ЕЭК. Кроме того, крайне необходимо мобилизовать внебюджетные ресурсы в секретариате ЕЭК для поддержки деятельности в области безопасности дорожного движения.

Предложения

37. Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, чтобы:

a) признать важность резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи и ее осуществления;

b) рекомендовать правительствам установить амбициозные, но в то же время реалистичные национальные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий и мобилизовать необходимые

людские и финансовые ресурсы для их достижения (в соответствии с резолюцией 64/255 Генеральной Ассамблеи);

с) обратиться к международному донорскому сообществу с призывом предоставить дополнительное финансирование в поддержку осуществляемых в ЕЭК программ действий в области безопасности дорожного движения;

д) поддержать ЕЭК в ее поиске дополнительных ресурсов для работы над вопросами безопасности дорожного движения; и

е) принять к сведению начало Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и инициативы ЕЭК по активизации работы в области дорожной безопасности.

IV. Внутренний водный транспорт

38. Во многих европейских транспортных коридорах внутренний водный транспорт (ВВТ) служит конкурентоспособной альтернативой автомобильному и железнодорожному транспорту, предлагая устойчивый и экологически чистый способ перевозки с точки зрения потребления энергии, шума и выбросов газа. ВВТ также зачастую является самым экономичным видом внутреннего транспорта благодаря низкой стоимости инфраструктуры и незначительным внешним издержкам – фактор, имеющий крайне важное значение. Однако часто ВВТ по-прежнему недостаточно используется и сталкивается с препятствиями инфраструктурного, институционального, правового и технического характера, что требует проактивной политики со стороны правительств и международных органов.

39. ЕЭК работает над созданием четко функционирующей и эффективной системы ВВТ во всем регионе, а также над дальнейшим расширением его сетей, с тем чтобы можно было воспользоваться преимуществами этого безопасного и устойчивого вида транспорта. ЕЭК служит уникальной платформой и политическим форумом для входящих в ее состав 56 государств-членов, где рассматриваются технические и правовые вопросы ВВТ с уделением особого внимания общеевропейским аспектам внутренних водных путей и портов, интермодальным соединениям, кросс-секторальным вопросам и созданию общих нормативных положений, правил и критериев.

40. В марте 2011 года ЕЭК опубликует свою вторую Белую книгу по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, содержащую обновленный вариант анализа, сделанного в первой Белой книге ЕЭК по ВВТ, изданной в 1996 году. На основе исследований по вопросам политики, министерских деклараций и поддержки со стороны европейских речных комиссий, Европейского союза (ЕС) и других международных органов в этой Белой книге определены ключевые элементы общеевропейской стратегии для эффективного и устойчивого ВВТ.

41. В 2007 году 5,8% общего объема грузов в 27 странах ЕС было перевезено на судах внутреннего плавания. Автомобильным и железнодорожным транспортом было перевезено соответственно 76% и 18% грузов. В Российской Федерации на долю ВВТ приходится около 2% грузовых перевозок. Роль ВВТ значительно варьируется как в разных странах, так и внутри стран, что свидетельствует о сильном влиянии национальной и региональной транспортной политики, а также экономических и географических факторов. Что касается распределения перевозок по видам транспорта, то сегодня в большинстве стран по сравне-

нию с серединой 1990-х годов мы наблюдаем незначительное снижение ВВТ; это подтверждает продолжающуюся тенденцию к увеличению доли автомобильного транспорта за счет внутреннего судоходства.

42. В этом издании Белой книги, подготовленном через 15 лет после создания классификации европейской сети внутренних водных путей и портов международного значения, включенной в Европейское соглашение 1996 года о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), отражено нынешнее состояние сети, идентифицированы важнейшие недостающие звенья и определены завершённые и планируемые основные инфраструктурные проекты. Реализуемые в настоящее время крупные инвестиционные проекты свидетельствуют о практической возможности строительства каналов с высокой пропускной способностью, соединяющих части нынешней сети, а отношение общества и частного сектора к инвестированию в инфраструктуру ВВТ, по всей видимости, во все большей степени меняется в позитивную сторону.

43. В Белой книге продемонстрирован значительный уровень гармонизации между действующими режимами внутреннего судоходства, которая была достигнута посредством постоянной координации и сотрудничества между заинтересованными учреждениями. В ней также отмечается, что начинают появляться действительно общеевропейские юридически обязывающие нормативные положения, касающиеся стандартов и параметров строительства и эксплуатации внутренних водных путей и портов международного значения, перевозки опасных грузов и единых правил для договоров перевозки грузов по внутренним водным путям. Однако по-прежнему существует потребность в дальнейшем совершенствовании регулятивной основы ВВТ и синергическом взаимодействии между учреждениями, занимающимися внутренним судоходством, как на политическом, так и на экспертном уровне.

44. В Белой книге приводится также всеобъемлющий перечень преимуществ ВВТ (более высокий уровень безопасности, высокая гибкость, высокая надежность, низкая себестоимость, высокая энергоэффективность, хорошие показатели "углеродного следа", низкие уровни шума, низкие инфраструктурные издержки, сбытовые цепочки и логистика и т.д.), но при этом подчеркивается, что ВВТ по-прежнему сталкивается с рядом традиционных и новых вызовов. Совместные общеевропейские политика и действия имеют особое значение в основных областях развития ВВТ, включая совершенствование инфраструктуры, модернизацию флота, использование речных информационных служб, требования рынка, задачи на рынке труда, изменение климата и совершенствование институционального и нормативного режимов. Поэтому в Белой книге предлагаются стратегические рекомендации в семи приоритетных областях, с тем чтобы сделать ВВТ в европейской и центральноазиатской части региона ЕЭК более эффективным и устойчивым:

а) Стратегическая рекомендация № 1: полное задействование общеевропейских механизмов для координации развития сети водных путей категории E (содействовать применению Соглашения СМВП, укреплять механизмы мониторинга и создать группы экспертов для дальнейшей координации развития сети водных путей категории E);

б) Стратегическая рекомендация № 2: координация мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в принятии таких мер (активизировать деятельность по созданию общеевропейских норм, предусматривающих технические требования к судам внутреннего плавания; стимулировать проведение в масштабах Европы исследований по европейскому внутреннему флоту, его модернизации и повы-

шению его эффективности и продолжать деятельность по разработке технических предписаний для судов типа река-море);

с) Стратегическая рекомендация № 3: стимулирование использования речной информационной службы (РИС) и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) (поддерживать общеевропейский диалог по реализации и дальнейшему развитию РИС; поддерживать нынешние усилия в рамках ЕС по разработке международной базы данных о корпусах судов и стимулировать другие виды применения ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ);

d) Стратегическая рекомендация № 4: эффективное реагирование на новые требования рынка (повышать информированность о преимуществах ВВТ по сравнению и/или в сочетании с другими видами транспорта; улучшить взаимодействие между операторами ВВТ, железнодорожного и автомобильного транспорта; повышать информированность о соответствующих международных соглашениях в области интермодальных перевозок; поддерживать инициативы, направленные на укрепление роли ВВТ в рамках безопасных цепей интермодальных перевозок; и рассмотреть вопрос о взимании сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей);

e) Стратегическая рекомендация № 5: рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне (поддерживать проводящуюся ЕС и речными комиссиями работу по решению задач на рынке труда и улучшать имидж ВВТ, продолжать работу по согласованию требований, касающихся выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей, а также состава экипажей судов внутреннего плавания; следить за процессом открытия национальных внутренних водных путей некоторых стран ЕЭК ООН и поддерживать этот процесс);

f) Стратегическая рекомендация № 6: решение задач по охране окружающей среды и снижению "углеродного следа" (обеспечить активное участие стран – членов ЕЭК в финансируемом по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекте по разработке и применению инструмента мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте для смягчения последствий изменения климата; вести перечень соответствующих исследований и мероприятий; поддерживать национальную и региональную деятельность по адаптации ВВТ к последствиям изменения климата; и поддерживать работу по обращению с отходами и снижению загрязнения водных путей судами внутреннего плавания);

g) Стратегическая рекомендация № 7: укрепление институциональных и нормативных рамок на общеевропейском уровне (определить сферы для дальнейшей координации, взаимодействия, транспарентности и согласования правил и предписаний для ВВТ на общеевропейском уровне; стимулировать применение транспарентных и стандартных общеевропейских правил судоходства по внутренним водным путям, поддерживать усилия по установлению общеевропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве; и наблюдать за осуществлением реформ по усовершенствованию институциональных режимов во внутреннем судоходстве и оказывать им поддержку).

45. Эти стратегические рекомендации, сформулированные в Белой книге, подтверждают сохраняющуюся актуальность работы ЕЭК для дальнейшего совершенствования международной правовой и регулятивной основы внутреннего судоходства. Они подчеркивают ключевую роль ЕЭК в обеспечении форума

для экспертов и представителей директивных органов в целях решения задачи развития эффективной и устойчивой транспортной системы на общеевропейском уровне. Эти стратегические рекомендации также позволяют определить сферы, где роль ЕЭК может быть усилена, что в целом способствовало бы развитию ВВТ.

Предложения

46. Комиссия, возможно, пожелает:

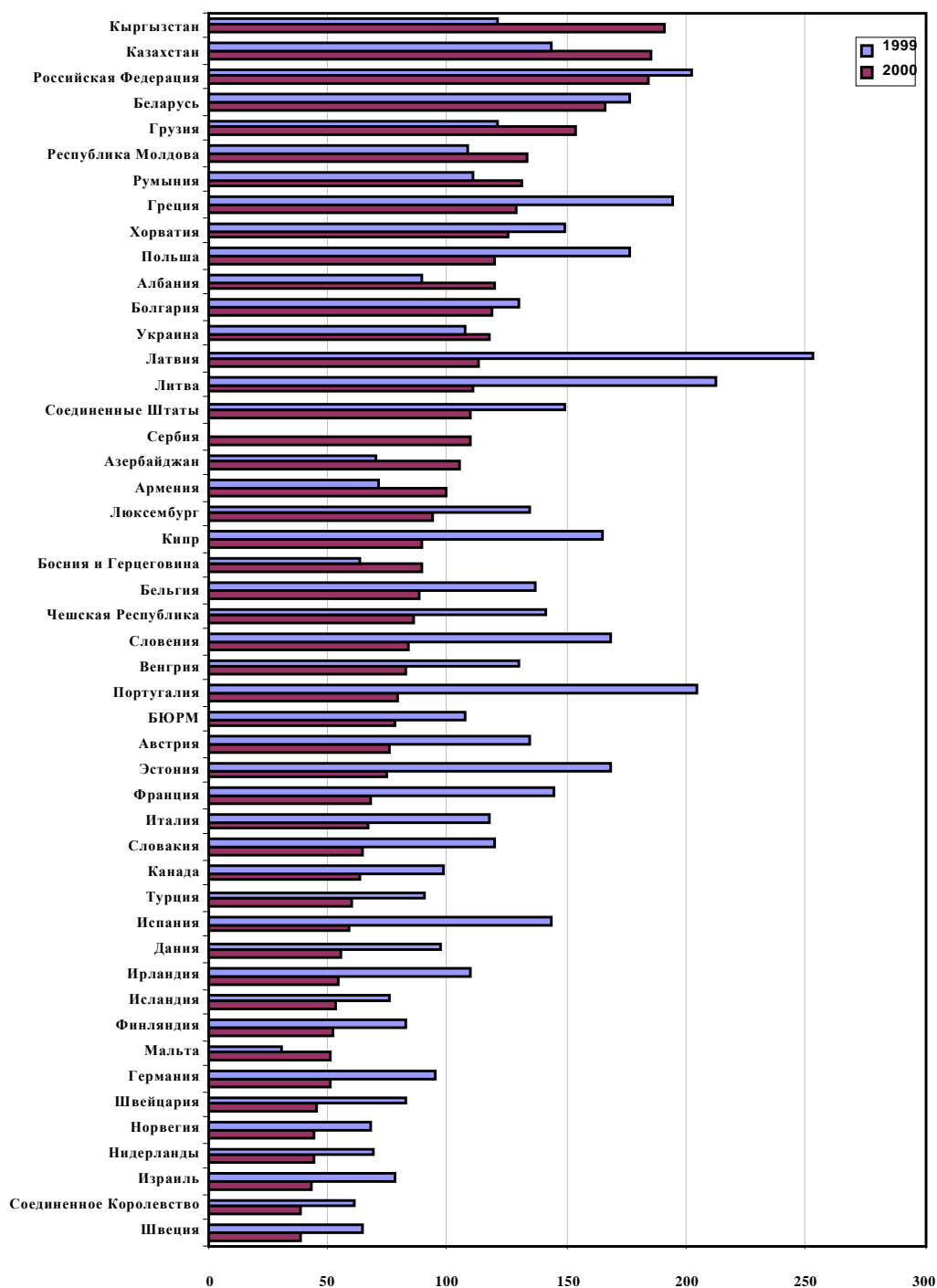
а) одобрить выводы, содержащиеся в Белой книге, и предложить своим государствам-членам осуществлять сформулированные в ней стратегические рекомендации;

б) просить секретариат играть ключевую роль в реализации идеи Белой книги в тесном сотрудничестве с основными заинтересованными сторонами и взять на себя новые конкретные задачи в поддержку развития ВВТ при условии наличия внебюджетного финансирования; и

в) выразить свою поддержку работе Комитета по внутреннему транспорту и его специализированных рабочих групп в области внутреннего водного транспорта и предложить другим региональным комиссиям Организации Объединенных Наций использовать достижения и опыт ЕЭК в стимулировании перевозок внутренним водным транспортом в интересах устойчивого экономического развития стран с внутренними водными путями, имеющими важное значение.

Приложение

Дорожно-транспортные происшествия в регионе ЕЭК ООН Число погибших на 100 000 жителей, 1999-2009 годы



Источник: База транспортных данных ЕЭК ООН, Международный транспортный форум, Евростат, национальные статистические управления.