



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года

Пункт 10 b) предварительной повестки дня

**Вопросы информативного характера и вопросы,
требующие официального одобрения со стороны Комитета:
утверждение двухгодичной оценки работы Комитета
за 2010–2011 годы**

Двухгодичная оценка подпрограммы по транспорту

Оценка результативности программы в 2010–2011 годах

Записка секретариата

Настоящий документ содержит общий обзор оценки результативности подпрограммы по транспорту и подготовлен в соответствии с решением Комиссии, предложившей каждому секторальному комитету проводить двухгодичные оценки, а также с планом двухгодичной оценки результативности, который был принят Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят второй сессии в 2010 году.

Комитет, возможно, пожелает рассмотреть и утвердить данную оценку.

I. Направление деятельности 1.1 Общая координация

A. Ожидаемые достижения

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

B. Показатели достижения

1. Число государств-членов, участвующих в совещаниях КВТ

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 32 + 14 МПО/НПО, 90 участников

Цель на 2010–2011 годы: 40 + 18 МПО/НПО, в среднем по 100 участников

Фактический результат за 2010–2011 годы: 35 + 18 МПО/НПО, в среднем по 130 участников

C. Оценка результативности

2. Были проведены две сессии КВТ, а также четыре сессии его Бюро.
3. В семьдесят второй сессии приняли участие свыше 140 делегатов от 33 стран и 20 межправительственных и неправительственных организаций. Сессия включала сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему "Устойчивое развитие транспорта: внутренний водный транспорт". Ее участники занимались выработкой стратегических рекомендаций по более эффективному использованию потенциала сети рек, каналов и внутренних портов категории "Е" в целях развития международного транспорта. По мнению Комитета и его Бюро, сессия была организована успешно и позволила достичь ожидавшихся результатов. Она способствовала расширению международного сотрудничества, развитию и облегчению международных перевозок и международной торговли и одновременно позволила сделать более востребованной, значимой и заметной работу Комитета как консультативного форума стран-членов, международных организаций и секретариата.
4. В ходе семьдесят третьей сессии, на которой присутствовали около 110 участников от 28 стран и более чем от 20 соответствующих международных организаций, были приняты важные решения о дальнейшей работе в таких областях, как глобальное потепление и транспорт, нормы качества топлива и методика измерения выбросов транспортных средств, перевозка опасных грузов, внедрение цифровых тахографов, безопасность внутреннего транспорта, проблемы транспортной логистики, компьютеризация системы МДП, гендерная проблематика в сфере транспорта и т.д. Наряду с этим сессия включала сегмент по вопросам политики, продолжавшийся в течение половины рабочего дня и посвященный теме "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения". Результаты этого сегмента в форме выводов Председателя были одобрены Комитетом.

5. На первом совещании вспомогательных органов Комитета присутствовали председатели этих органов, а также административных комитетов правовых документов ЕЭК ООН, члены Бюро и делегаты от правительств, участвовавшие в семьдесят третьей сессии Комитета. Это дало им возможность обсудить вопросы укрепления сотрудничества, обмена опытом и решения общих проблем, включая глобализацию соглашений ЕЭК ООН. Комитет приветствовал организацию первого совещания такого рода и рекомендовал регулярно проводить подобные совещания в ходе его сессий.

6. Хотя целевого показателя по числу государств-членов, принимающих участие в ежегодных сессиях, достичь не удалось (главным образом из-за бюджетных ограничений), средняя численность участников сессий превысила целевой уровень.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

7. Организационно сессии КВТ состояли из сегментов, посвященных вопросам политики, техническим вопросам и отчетности; это способствовало повышению эффективности их работы и привлечению к ней интереса большего числа более высокопоставленных участников из государств – членов ЕЭК и международных организаций. Сегмент по вопросам политики, проведение которого вошло в регулярную практику на сессиях Комитета и который каждый раз бывает привязан к той или иной конкретной теме, доказал свою высокую актуальность и своевременность для расширенной аудитории. Ожидается, что в перспективе в нем будут принимать участие еще больше высокопоставленных делегатов. Для дальнейшего привлечения внимания к деятельности Комитета и увеличения ее результативности необходимо максимально повышать уровень участия государств-членов в его будущих сессиях.

II. Направление деятельности 1.2 Согласование правил в области транспортных средств

A. Ожидаемые достижения

8. Усовершенствованный и обновленный набор правил и предписаний в области транспортных средств, включая глобальные технические предписания.

B. Показатели достижения

1. Число поправок к существующим правилам и предписаниям в области транспортных средств

Показатели результативности:

Цель: 130 поправок

Фактический результат за 2010–2011 годы: 228 поправок

2. Число принятых новых правил в области транспортных средств

Показатели результативности:

Цель: одно правило

Фактический результат за 2010–2011 годы: ноль правил в области транспортных средств

3. Число принятых глобальных технических правил

Показатели результативности:

Цель: два правила

Фактический результат за 2010–2011 годы: три глобальных технических правила

С. Отчет о достигнутых результатах

9. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) продолжил работу по обновлению набора правил в области транспортных средств, прилагаемых в соглашениях 1958 и 1998 годов. С учетом последних достижений техники, позволяющих повысить безопасность транспортных средств и улучшить их экологические характеристики, были обновлены 215 поправок к существующим правилам в области транспортных средств (например, введены новые положения о переходе на стандарт "Евро 5", регламентирующий уровень выбросов, о нормах качества поставляемого на рынок топлива, о методе измерения концентраций твердых частиц, о слышимости маломощных автотранспортных средств (с электрическими и гибридными двигателями), о сопротивлении шин качению, о таких факторах безопасности электромобилей, как защита от электрического разряда, от лобовых и боковых столкновений, а также от ударов о рулевое колесо, о подзарядке аккумуляторных батарей и электромагнитной совместимости, об удерживающих системах для сидений, обращенных вбок, в автобусах и легковых автомобилях, включая устройства для их крепления, об автоматизированных самонастраивающихся системах освещения и т.д.). В рамках Соглашения 1998 года были приняты три набора новых глобальных технических правил (гтп ООН). Правила, которые предполагалось включить в качестве приложения в Соглашение 1958 года, приняты не были, так как в Европейском союзе (ЕС) не завершились внутренние процедуры голосования. Новые гтп ООН касаются выбросов вне цикла испытаний, процедуры испытания двигателей с воспламенением от сжатия, устанавливаемых на сельскохозяйственных и лесных тракторах, а также на внедорожной подвижной технике, с точки зрения выбросов загрязняющих веществ этими двигателями, а также обозначения органов управления, сигнальных устройств и индикаторов на мотоциклах. Принято новое Предписание Организации Объединенных Наций (прилагаемое к Соглашению 1997 года) в отношении пригодности транспортных средств к эксплуатации на дорогах (периодические технические осмотры эксплуатируемых транспортных средств); в настоящее время юридически оформляются условия его вступления в силу.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

10. Достигнутые результаты вновь превысили ожидания из-за быстрого развития новых технологий автомобилестроения и необходимости их незамедлительного учета в соответствующих правилах. Эта тенденция, подтвердившаяся на протяжении двух последних двухгодичных периодов, сохраняется и на сегодняшний день. Рост числа поправок и новых правил, которые приходится готовить секретариату, приводит к определенным задержкам с юридическим оформлением сводного текста правил, а также к нехватке времени для надлежащей подготовки к сессиям Рабочих групп. Принято решение о предоставлении секции, ведущей работу над сводным текстом правил, необходимой поддержки со стороны секретариата, и к концу 2011 года отставание будет ликвидировано. Во избежание новых задержек секретариат займется только составлением английского текста этого документа, тогда как его французский и русский тексты будет готовить Управление конференционного менеджмента. С июня 2011 года Управление по правовым вопросам рассматривает наличие аутентичных текстов принимаемых документов на всех трех языках в качестве обязательного условия рассылки депозитарием уведомлений о вступлении в силу правил в области транспортных средств и поправок к этим правилам. То обстоятельство, что упомянутые документы будут составляться только на английском языке, но должны существовать в виде аутентичных текстов на трех языках, будет существенно тормозить вступление в силу правил в области транспортных средств и поправок к этим правилам. Данная проблема требует безотлагательного решения. С принятием Предписания № 2 ООН, прилагаемого к Соглашению 1997 года о периодических технических осмотрах, данное Соглашение обрело необходимую полноту. За этим должно последовать наращивание технической помощи странам, не располагающим системой периодического технического осмотра и желающим создать у себя такую систему.

III. Направление деятельности 1.3 Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

A. Ожидаемые достижения

11. Принятие поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и – на основе совместной работы Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) – поправок соответственно к Правилам международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение в рамках международного и национального законодательства.

В. Показатели достижения

- 1. Поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, принятые в 2009 и 2010 годах, вступившие в силу для международных перевозок с 1 января 2011 года и к 1 июля 2011 года введенные в действие для внутренних перевозок во всех странах – членах ЕЭС и Европейского экономического пространства (ЕЭП), с учетом, в частности, изданных в 2009 году Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (16-е пересмотренное издание)**

Показатели результативности:

Цель на 2010–2011 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу

Фактический результат: 1 набор поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ

- 2. Опубликование до конца 2010 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2011 года**

Показатели достижения:

Цель: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

Фактический результат: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

С. Отчет о достигнутых результатах

12. Сознвая необходимость создания более благоприятных условий для международных грузовых перевозок, а также повышения безопасности и защищенности транспорта, Договаривающиеся стороны продолжили работу по обновлению ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с учетом новых технических достижений, новых требований и потребностей транспортной отрасли. В целях согласования условий перевозок различными видами транспорта Договаривающимися сторонами были приняты поправки, позволяющие им, не возобновляя технических дискуссий, непосредственно применять положения принятого в 2009 году 16-го пересмотренного издания Типовых правил Организации Объединенных Наций (касающиеся, в частности, токсичных при вдыхании веществ, систем хранения на основе металгидридов, двигателей на топливных элементах, перевозки опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, веществ, представляющих опасность для окружающей среды, фумигированных грузовых транспортных единиц и использования технологий передачи информации, основанных на электронном обмене данными). Они сосредоточили свои усилия на проблемах отдельных видов транспорта.

13. В области автомобильного транспорта Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла пересмотренные требования к изготовлению и испытанию сосудов под давлением, баллонов, транспортных средств на аккумуляторных батареях и многоэлементных газовых контейнеров, включающие оценку соответствия стандартам и периодический осмотр, а также пересмотренные положения об обучении водителей, обязанностях разгрузчиков в области безопасности и письменных инструкциях, которые должны находиться на транспортном средстве. Поправки к ДОПОГ и МПОГ вступили в силу 1 января 2011 года.

14. Соответствующие поправки к ВОПОГ были разработаны Комитетом ВОПОГ по безопасности и приняты Административным комитетом ВОПОГ вместе с дополнительными поправками, непосредственно касающимися судоходства по внутренним водным путям; они вступили в силу одновременно 1 января 2011 года (ECE/ADN/9 и Corr.1 и 2, уведомление депозитария C.N.853.2010.TREATIES-11).

15. В директиву 2008/68/ЕС, обязывающую государства – члены ЕС и ЕЭП применять приложения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутренним перевозкам, были внесены соответствующие поправки во исполнение директивы 2010/61/EU Комиссии от 2 сентября 2010 года, согласно которой эти положения с поправками должны быть введены в действие не позднее 30 июня 2011 года.

16. Секретариатом был подготовлен сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ на английском и французском языках, опубликованный в июне 2010 года в случае ДОПОГ (ECE/TRANS/215, тома I и II) и в ноябре 2010 года в случае ВОПОГ. Тексты ДОПОГ и ВОПОГ на русском языке были опубликованы соответственно в январе и марте 2011 года.

17. К ДОПОГ присоединились Исландия и Турция, в результате чего число его участников достигло 47; число участников ВОПОГ увеличилось до 17 после присоединения к нему Польши, Сербии, Украины, Чешской Республики и Швейцарии. Это свидетельствует о неослабевающем интересе стран к участию в упомянутых международных соглашениях.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

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

19. Участие в совещаниях было, как обычно, весьма активным со стороны стран ЕС, Норвегии, Швейцарии, Российской Федерации и НПО, а также весьма активизировалось со стороны таких государств, как Казахстан, Сербия, Турция, Украина и Хорватия. В то же время, вероятно из-за финансовых ограничений, на них по-прежнему не был представлен ряд стран с переходной экономикой, включая Азербайджан, Албанию, Беларусь, бывшую югославскую Республику Македония, Марокко, Молдову и Тунис. Расширение участия этих стран

отвечало бы их собственным интересам, так как позволило бы им не только активнее подключиться к процессу обновления соответствующих положений, но и обсудить проблемы их осуществления со странами, имеющими более обширный опыт.

IV. Направление деятельности 1.4 Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)

A. Ожидаемые достижения

20. Разработка и рассмотрение рекомендаций, составленных в виде типовых правил, по перевозке опасных грузов в свете технического прогресса, появления новых веществ и материалов, потребностей современных транспортных систем, и прежде всего требований обеспечения безопасности и защищенности людей, имущества и окружающей среды. Эти рекомендации представляют собой базовую систему положений, обеспечивающих единообразную разработку национальных и международных правил, регулирующих различные виды транспорта.

B. Показатели достижения

- 1. Число международных правовых документов, в которые были внесены поправки с учетом изданных в 2009 году Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила (16-е пересмотренное издание)**

Показатели результативности:

Цель: 6 международных правовых документов

Фактический результат за 2010–2011 годы: 6 документов (ДОПОГ 2011 года, ВОПОГ 2011 года, МПОГ 2011 года, Технические инструкции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (издание 2011–2012 годов), Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) (издание 2010 года), директива Европейской комиссии 2010/61/EU)

- 2. Число правительств, которые приняли требования последнего пересмотренного издания Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила для регулирования национальных перевозок внутренним транспортом**

Показатели результативности:

Цель: 38 правительств

Фактический результат за 2010–2011 годы: не менее 35 правительств (все 27 стран – членов ЕС, а также страны-кандидаты бывшая югославская Республика Македония, Турция и Хорватия; все три страны ЕЭП, Швейцария, США)

Положения 16-го пересмотренного издания находятся в стадии рассмотрения Австралией, Канадой, Новой Зеландией и Таиландом.

26 октября 2011 года Совет министров транспорта арабских стран призвал государства – члены Лиги арабских государств присоединиться к МПОГ.

Предыдущие издания:

15-е пересмотренное издание: Австралия, Канада, Новая Зеландия

13-е пересмотренное издание: Андское сообщество (Многонациональное Государство Боливия, Колумбия, Перу и Эквадор) разработало проект правил, в основу которого было положено 13-е пересмотренное издание Типовых правил и который до сих пор находится на рассмотрении.

12-е пересмотренное издание: принято в качестве национального стандарта в Малайзии; действует как часть национального законодательства в Бразилии и Таиланде;

Страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай) ввели в действие соглашение о перевозке опасных грузов внутренним транспортом (Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR), основанное на 7-м пересмотренном издании Типовых правил и обновляемое в настоящее время на основе 12-го пересмотренного издания.

3. Поправки к 16-му пересмотренному изданию Типовых правил и 5-му пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям, принятые в 2010 году и отраженные в 17-м пересмотренном издании Типовых правил и уточненном тексте 5-го пересмотренного издания Руководства по испытаниям и критериям до конца 2011 года

Показатели результативности:

Цель: Два набора поправок

Фактический результат за 2010–2011 годы: два набора поправок (ST/SG/AC.10/38, Add.1 и 2)

С. Отчет о достигнутых результатах

21. Все основные организации, занимающиеся разработкой положений о перевозке опасных грузов, проанализировали новые и пересмотренные положения, содержащиеся в опубликованном в 2009 году 16-м пересмотренном издании Типовых правил Организации Объединенных Наций. Они внесли соответствующие изменения в свои правовые документы, имея в виду обеспечить их полное взаимное соответствие и согласованность друг с другом; эти изменения, вступившие в силу одновременно с 1 января 2011 года, перечисляются ниже:

- Международная морская организация (ИМО): попр. 35–10 к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов;
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО): Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом, издание 2011–2012 годов;
- ЕЭК ООН: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ 2011 года); Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ 2011 года);

- ОТИФ: Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ 2011 года);
- ЕС: директива 2008/68/ЕС с поправками, внесенными в нее согласно директиве Европейской комиссии 2010/61/EU о применении положений ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к перевозкам внутренним транспортом.

22. Положения 16-го пересмотренного издания нашли свое отражение в национальном законодательстве о внутренних перевозках по меньшей мере 27 государств – членов ЕС, а также Исландии, Норвегии, Лихтенштейна, Швейцарии и, кроме того, Турции и Соединенных Штатов Америки (раздел 49 КФП), т.е. как минимум 33 государств. Законодательство Канады (поправка № 6 к Правилам ПОГ), Австралии (Австралийский кодекс перевозки опасных грузов, седьмое издание), Новой Зеландии (Регламент перевозок наземным транспортом: поправка 2010 года об опасных грузах) до сих пор основывается на 15-м пересмотренном издании, но в настоящее время рассматривается вопрос о его обновлении. Возможности секретариата недостаточны для того, чтобы с точностью отслеживать ход работы по внедрению соответствующих положений во всех странах мира, однако весьма вероятно, что и в таких других государствах, как Китай, Япония и Бразилия, принимаются меры по обновлению национальных правил.

23. В 2009 и 2010 годах Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций продолжал работу по обновлению своих рекомендаций и в декабре 2010 года принял два набора поправок к Типовым правилам и к Руководству по испытаниям и критериям, включенных в 17-е пересмотренное издание Типовых правил, и поправку 1 к 5-му пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям в 2011 году. Эти поправки будут положены в основу намеченного на 2013 год обновления международных и национальных правовых документов. Они касаются, в частности, химических продуктов под давлением, конденсаторов с двойным электрическим слоем, содержания ртути в промышленных изделиях, опасных грузов, используемых в качестве хладагентов или кондиционирующих реагентов, мягких контейнеров для массовых грузов, аварийных сосудов под давлением, литиевых аккумуляторов, опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, опасных грузов, упакованных в сверхмалых количествах, а также инструкций по упаковке. 2011 год стал началом нового двухгодичного цикла работы.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

24. Все основные международные организации, которых касаются правила международной перевозки опасных грузов (ИМО, ИКАО и ЕЭК ООН), по-прежнему стремятся к воплощению в жизнь Рекомендаций ООН посредством включения их положений в свои соответствующие правовые документы. Это позволяет добиться не только того, чтобы соответствующие предписания обеспечивали высокий уровень безопасности перевозок всеми видами международного транспорта, но и того, чтобы правила для всех видов транспорта были хорошо согласованы между собой. Во многих странах, и в частности в государствах ЕС, США и Канаде, эти рекомендации применяются к внутренним перевозкам и обновляются по мере обновления международных правовых документов. Ситуация с их выполнением в странах, не являющихся членами ЕЭК ООН, улучшается с каждым годом, особенно в государствах, участвующих в деятельности Подкомитета (например, в Китае, Японии, Австралии, Южной Африке и Бразилии), даже несмотря на то, что развивающимся странам обычно бывает

нелегко поддерживать темп, заданный двухгодичным циклом обновления. Хотя импортируемые этими странами опасные грузы ввозятся на условиях транспортировки, оговоренных в последнем издании Рекомендаций Организации Объединенных Наций, их собственные национальные правила обычно обновляются не столь часто, т.е. каждые пять–десять лет. Из-за нехватки ресурсов секретариату довольно нелегко следить за положением дел в странах, не относящихся к региону ЕЭК. Круг участников сессии Подкомитета свидетельствует об очень высокой активности (от 120 до 170 делегатов на каждой сессии) примерно 30 стран всех регионов, а также многих НПО (представляющих в основном химическую промышленность, транспортные организации и изготовителей упаковочных материалов/цистерн). Интерес к этой деятельности постоянно повышается, что приводит, в свою очередь, к увеличению численности делегатов, количества представляемых документов и запросов о получении информации или о поддержке мероприятий по созданию потенциала, т.е. к непрерывному увеличению рабочей нагрузки подразделения секретариата, отвечающего за данное направление.

V. Направление деятельности 1.5

Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ (СГС)

A. Ожидаемые достижения

25. Разработка и рассмотрение Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) по мере необходимости для обеспечения ее постоянной актуальности и практической полезности (включая в соответствующих случаях разработку дополнительных руководств по ее толкованию и использованию в целях содействия согласованному применению) и мониторинг применения СГС во всемирном масштабе. СГС должна служить основой для гармонизации предписаний и правил, касающихся химических веществ, на национальном, региональном и международном уровнях в целях улучшения охраны здоровья людей и окружающей среды во время обработки, перевозки, хранения и использования химических веществ.

B. Показатели достижения

- 1. Число международных правовых документов, кодексов, руководств или стандартов, которые были приняты или изменены с учетом положений СГС**

Показатели результативности:

Цель: 16 международных правовых документов

Фактический результат за 2010–2011 годы: 16 международных правовых документов (в том числе 11 директив ЕС)

2. **Число правительств, которые учли положения СГС или поправки к ней в своих национальных нормативных системах, применимых к классификации и маркировке химических веществ в других секторах, помимо транспорта**

Показатели результативности:

Цель: 50 правительств

Фактический результат за 2010–2011 годы: не менее 43 правительств (все 27 стран – членов ЕС; все три страны ЕЭП; Бразилия, Китай, Мексика, Эквадор, Япония; Новая Зеландия; Маврикий; Республика Корея; Сербия; Сингапур; Швейцария; Вьетнам и Уругвай)

Другие страны, в частности Австралия, Канада, Малайзия, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Филиппины и Чили, продолжают работу по пересмотру и изменению своих законодательных положений, стандартов и руководств, стремясь как можно скорее обеспечить применение СГС. Так, в Австралии и США уже вынесены на общественное обсуждение (соответственно в 2009 и 2010 годах) проекты соответствующих предписаний о применении СГС на предприятиях и в организациях.

3. **Один набор поправок к СГС, принятый в 2010 году и свидетельствующий о завершении деятельности, которую планировалось завершить до конца 2010 года в соответствии с программой работы на 2009–2010 годы (ST/SG/AC.10/C.4/32, приложение II)**

Показатели результативности:

Цель: 1 набор поправок

Фактический результат за 2009–2010 годы: 1 набор поправок (ST/SG/AC.10/38/Add.3)

С. Отчет о достигнутых результатах

26. Учитывая необходимость того, чтобы информация об опасных свойствах химических веществ носила согласованный характер и была легкодоступной в интересах более надежной защиты здоровья людей и окружающей среды, и признавая, что гармонизация будет способствовать большей согласованности национальных требований к классификации и указанию опасных свойств химических веществ, которые должны выполнять компании, участвующие в международной торговле, государства-члены предприняли значительные усилия для пересмотра своих правовых документов, посвященных химической безопасности, или для принятия нового законодательства о внедрении СГС.

27. В 2008–2009 годах число правовых документов, кодексов, руководящих принципов и стандартов, которые были приняты или изменены в свете положений СГС, достигло 16 (включая 11 директив ЕС), превысив изначальный целевой показатель в 9 международных правовых документов.

28. Целевой показатель по числу правительств, уже обеспечивших или в настоящее время обеспечивающих включение положений СГС или поправок к ней в свои национальные системы, регламентирующие классификацию и маркировку химических веществ в других отраслях, помимо транспорта, продолжает увеличиваться. В список государств, где приняты надлежащие меры по внедре-

нию СГС, входят все 27 стран – членов ЕС, все три страны ЕЭП, а также Швейцария, Австралия, Новая Зеландия, Маврикий, Уругвай, Сингапур, Япония, Китай, Российская Федерация, Республика Корея, Мексика, Бразилия и Соединенные Штаты Америки.

29. Подкомитет экспертов по СГС принял набор поправок к третьему пересмотренному изданию СГС в декабре 2010 года, когда подошел к концу двухгодичный цикл его работы. Эти поправки были одобрены Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов и по СГС, а также Экономическим и Социальным Советом, что было отмечено в его резолюции 2011/25 от 27 июля 2011 года.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

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

31. СГС уже широко применяется при перевозке опасных грузов благодаря Типовым правилам и связанным с ними нормативным документам (см. приложение 12), в которые в 2009 году в целях их эффективного применения были внесены соответствующие поправки в свете положений второго пересмотренного издания СГС. Вместе с тем в других секторах положение является более сложным, и внедрение СГС может занять определенное время, так как для этого потребуются изменение или пересмотр значительного числа правовых документов различного рода, а также инструкций по применению системы (например, для принятия СГС Европейским союзом в 2008 году пришлось внести многочисленные поправки в 11 директив ЕС, относящихся к различным сферам регулирования, а также издать новый регламент ("Регламент CLP")).

32. Несмотря на все усилия секретариата по сбору информации о ходе внедрения СГС (см. www.unesce.org/trans/danger/publi/ghs/implementation_e.html), не всегда удается получить из надежных источников такую информацию по странам и организациям, не участвующим в работе сессий Подкомитета. Кроме того, в данной связи идет речь о большом числе национальных законодательных актов, и темпы внедрения в одной и той же стране – в зависимости от конкретного сектора – могут различаться. Поэтому в некоторых случаях представленные показатели достижения за отчетный период могут быть заниженными по сравнению с фактическим уровнем внедрения СГС, так как приведенные данные основываются лишь на информации, поступившей в секретариат.

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

34. Участие в совещаниях по СГС является весьма активным (около 120 делегатов на каждой сессии); интерес, проявляемый к участию в системе, растет по мере ее все более широкого внедрения в глобальном масштабе.

VI. Направление деятельности 1.6 Железнодорожный транспорт

A. Ожидаемые достижения

35. Более глубокое понимание железнодорожных транспортных операций и политики в регионе, включая вопросы инфраструктуры, пересечения границ, эксплуатационной совместимости, мониторинга и обновления соответствующих правовых документов, а также расширение сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов.

B. Показатели достижения

- 1. Число стран, международных правительственных организаций (МПО) и неправительственных организаций (НПО), участвующих в ежегодной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, и степень удовлетворенности по итогам обследований**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 27

Цель на 2010–2011 годы: 30

Фактический результат за 2010–2011 годы: 26

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

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 0

Цель на 2010–2011 годы: 2

Фактический результат за 2010–2011 годы: 1

- 3. Число организованных тематических рабочих совещаний/семинаров и число их участников**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 2

Цель: 2

Фактический результат за 2010–2011 годы: 2

C. Оценка результативности

36. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) провела две очередные сессии, в которых приняли участие 26 стран, международных правительственных и неправительственных организаций. Хотя целевой показатель по

числу участников (30) при этом достигнут не был, результаты опроса делегатов, отраженные в докладах о работе этих сессий, свидетельствовали о весьма удовлетворительной оценке качества их организации и предоставленных документов. Рабочая группа продолжала заниматься оценкой эффективности работы железнодорожного транспорта и политики в этой области в регионе ЕЭК. В 2010 году SC.2 приступила к работе по унификации железнодорожного законодательства и завершила подготовку позиционного документа с изложением стратегического подхода к достижению этой цели и соответствующих рабочих процедур. КВТ и Исполком дали свое согласие на создание группы экспертов для выполнения работы, предусмотренной в позиционном документе в качестве первого этапа. Сейчас эта работа уже проводится. В 2011 году деятельность ЕЭК ООН в области железнодорожного транспорта была подвергнута концептуальному переосмыслению, что позволило уточнить ее цели и процедуры и сосредоточить внимание на новых вызовах, с которыми в настоящее время сталкиваются железные дороги.

37. Хотя целевой показатель, предусматривавший внесение двух поправок в СМЖЛ, достигнут не был (была принята лишь одна поправка), над документами по второй поправке уже проделана немалая работа.

38. Первыми двумя шагами по расширению сотрудничества между SC.2 и проектом по развитию евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) служат инициатива по коридору "Север-Юг" с использованием демонстрационных рейсов поездов и разработка сетевого приложения, позволяющего сопоставлять услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом в евро-азиатских транспортных коридорах, с морскими перевозками.

39. В соответствии с целевыми показателями результативности на двухгодичный период состоялись два тематических рабочих совещания, посвященные безопасности на железнодорожном транспорте и роли терминалов и логистических центров в осуществлении интермодальных перевозок, которые были приурочены к сессиям Рабочей группы SC.2 и Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

40. Рабочая группа добилась неплохих результатов в части дальнейшей переориентации своей деятельности с учетом резкого изменения ситуации на рынке коммерческих железнодорожных перевозок, особенно в Западной Европе. Примерами такой переориентации могут служить расширение работы по ряду направлений (унификация железнодорожного законодательства, подземные железнодорожные линии, особые требования к грузо- и пассажирским перевозкам и т.д.), осмысление накопленных знаний и результатов работы путем подготовки новых предлагаемых публикаций, а также запуск новых проектов с другими рабочими группами и планы по разработке сетевых приложений. На сегодняшний день вся эта работа уже проводится, и о ее результатах можно будет судить в будущем. Деятельность новой Группы экспертов по унификации железнодорожного законодательства требует решения нелегких задач, связанных как с кадровым потенциалом секретариата, так и с обеспечением необходимого пространства для маневра между законодательством и политикой ЕС, с одной стороны, и деятельностью и мандатами ОТИФ и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – с другой. Решающей предпосылкой быстрого прогресса на этом направлении является тесное сотрудничество с основными ини-

циативами по развитию железнодорожного сообщения в евро-азиатских транспортных коридорах и поддержка с их стороны.

VII. Направление деятельности 1.7 Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

A. Ожидаемые достижения

41. Повышение и обновление международных требований, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

B. Показатели достижения

1. Число новых поправок к СПС, принятых WP.11

Показатели результативности:

Базовый период 2008–2009 годов: 10 поправок

Цель на 2010–2011 годы: 10 поправок

Фактический результат за 2010–2011 годы: 10 поправок

2. Число документов, рассмотренных на сессиях WP.11, и число документов с предложениями о поправках, представленных в Договорную секцию Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке

Показатели результативности:

Базовый период 2008–2009 годов: 32 + 3

Цель на 2010–2011 годы: 32 + 3

Фактический результат за 2010–2011 годы: 56 + 8

C. Оценка результативности

42. В 2010 году WP.11 приняла семь поправок к СПС (ECE/TRANS/WP.11/222, приложение I), а в 2011 году – еще три поправки (ECE/TRANS/WP.11/224, приложение I), достигнув тем самым целевого показателя в десять поправок за двухгодичный период. В 2010 году WP.11 рассмотрела 13 официальных документов и 5 пересмотренных вариантов документов, представленных на предыдущих сессиях WP.11. Ею также были рассмотрены семь неофициальных документов. Всего из упомянутых 25 документов были полностью или частично приняты шесть. В 2011 году WP.11 рассмотрела 18 официальных и 13 неофициальных документов. Из этого общего количества в 31 документ были полностью или частично приняты два. Таким образом, намеченный целевой показатель был превышен.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

43. Недостатка в предложениях по изменению и усовершенствованию СПС нет, однако различия в климатических условиях между европейскими странами, расположенными на севере континента и в Средиземноморье, нередко обуславливают различия в подходах, так как температура воздуха существенно влияет на работу холодильного оборудования, используемого при транспортировке.

VIII. Направления деятельности 1.8 и 3.2 Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)

A. Ожидаемые достижения

44. Более глубокое понимание государствами-членами основных транспортных тенденций и изменений в регионе ЕЭК ООН и укрепление сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей.

B. Показатели достижения

1. Число стран, участвующих в совещаниях и мероприятиях

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 40 стран

Цель на 2010–2011 годы: 40 стран

Фактический результат за 2010–2011 годы: 48 стран

2. Уровень удовлетворенности участников с точки зрения пользы от информации, совещаний и мероприятий по итогам проводимых обследований

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 75% положительных оценок

Цель на 2010–2011 годы: 75% положительных оценок

Фактический результат за 2010–2011 годы: (показатель отсутствует; обследований не проводилось)

3. Достигнутый прогресс в области создания механизма сотрудничества для развития евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)

Показатели результативности:

Цель: проведение 4 совещаний в контексте ЕАТС

Фактический результат за 2010–2011 годы: проведено 5 совещаний

С. Оценка результативности

45. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) продолжала анализировать соответствующие тенденции и изменения в области транспорта в регионе ЕЭК путем проведения обследований в рамках групп экспертов по последствиям изменения климата и мер по адаптации для международных транспортных сетей и по евро-азиатским транспортным связям, а также путем реализации новых исследовательских проектов. Государства-члены активно участвовали в работе совещаний и других мероприятиях, проводившихся WP.5 и ее вспомогательными группами. Свидетельством их высокой общей оценки ведущейся работы стал рост числа участников. Рабочее совещание, организованное в 2010 году совместно с секретариатом Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) на тему "Последствия изменения климата для международных транспортных сетей", удостоилось весьма позитивной оценки основных заинтересованных сторон, правительств и Европейского союза.

46. Были рассмотрены аспекты развития трансъевропейских транспортных сетей, текущая ситуация на транспорте, новые тенденции и вызовы в евро-средиземноморском регионе, Германии и Российской Федерации, а также проблемы автомобильного и железнодорожного транспорта в регионе ЕЭК.

47. Скоординированный подход к планированию и развитию эффективного, безопасного и хорошо защищенного транспортного сообщения между Европой и Азией обеспечивался посредством оценки и определения очередности инфраструктурных проектов в рамках основных евро-азиатских транспортных маршрутов. Группа служила форумом для укрепления национального потенциала содействия развитию международного транспорта и транзита и для обмена опытом и оптимальной практикой между странами – участницами проекта. В то же время Группа завершила подготовку доклада о реализации второго этапа ЕАТС. Такие межправительственные организации, как ОБСЕ, активно участвовали в этой работе и выступили спонсорами отдельных мероприятий.

48. Группой было выявлено 404 приоритетных проекта на общую сумму 271 млрд. долл. США, из которых 311 будут осуществляться на маршрутах ЕАТС.

49. Завершается работа над прикладной программой для использования ГИС в регионе ЕАТС и в каждой из стран – участниц проекта; вскоре к ней будет открыт свободный доступ через Интернет.

50. Как показал анализ нефизических препятствий для перевозок по евро-азиатским маршрутам, к числу основных проблем относится продолжительное время простоя в пунктах пересечения границ. Продолжительные задержки имеют место также при прохождении ветеринарного, фитосанитарного, паспортно-визового, транзитного и других видов контроля.

51. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВО) подтвердил необходимость усиления координации и сотрудничества между всеми странами ЕАТС в целях решения первоочередных задач по созданию транспортной инфраструктуры и облегчению перевозок и транзита.

52. Сравнительное исследование, в ходе которого существующие евро-азиатские морские маршруты сопоставлялись с отдельными железнодорожными маршрутами, позволило сделать вывод о том, что в пяти из девяти рассматривавшихся сценариев железнодорожный транспорт более эффективен, чем

морской, с точки зрения как финансовых, так и временных затрат. Во всех девяти сценариях железнодорожных транспорт опережает морской по срокам доставки.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

53. Инициатива ЕАТС продемонстрировала, что развитие внутренних транспортных путей между Европой и Азией решающим образом зависит от сотрудничества между правительствами. Это относится особенно к странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю. Слабое или недостающее звено в отдельно взятой стране способно подорвать экономическую конкурентоспособность целого маршрута ЕАТС на рынке международных перевозок. Поэтому очевидно, что развитие евро-азиатских внутренних транспортных соединений, включая мультимодальные перевозки, необходимо рассматривать как долговременную задачу, решение которой потребует больших усилий, настойчивости и усиления координации и сотрудничества между всеми странами ЕАТС. Соответственно, необходимым условием успеха этих усилий, рассчитанных на длительную перспективу, является стабильное, долгосрочное финансирование.

IX. Направление деятельности 1.9 Интермодальные перевозки

A. Ожидаемые достижения

54. Более глубокое понимание устойчивых интермодальных перевозок и логистических операций и политики в регионе, а также укрепление сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и оптимальной практикой. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о мониторинге и обновлении соответствующих правовых документов (Европейские соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) с поправками и Протокола к этому Соглашению).

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 39

Цель на 2010–2011 годы: 35

Фактический результат за 2010–2011 годы: 25

3. Число поправок, а также обновленных и измененных линий в Соглашении СЛКП и Протоколе к этому Соглашению

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 2

Целевой показатель на 2010–2011 годы: 2

Фактический результат за 2010–2011 годы: 1

С. Оценка результативности

55. С учетом реорганизации на основе новой "дорожной карты" для будущей работы и оперативной деятельности, которая была принята КВТ в 2010 году, Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела всего две очередные сессии. При этом участие представителей ряда стран-членов было весьма затруднено ограниченностью бюджетных ассигнований на поездки. Вероятно, именно по этой причине не был достигнут целевой показатель по числу стран, участвовавших в сессиях. В соответствии с вышеупомянутым новым подходом было учреждено несколько неофициальных групп экспертов, функционирующих в основном с использованием электронной почты и занимающихся подготовкой к обсуждению выбираемой ежегодно основной темы WP.24 (в 2010 году: эффективность контейнерных перевозок по внутренним водным путям; в 2011 году: размещение и функционирование интермодальных терминалов), а также конкретных тем для рассмотрения и принятия решений на ежегодной сессии (например, применение Роттердамских правил на наземном транспорте и пересмотр Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые контейнеры). Группы экспертов, готовившие обсуждение ежегодной темы Рабочей группы, функционировали эффективно и способствовали проведению более предметной дискуссии. В 2011 году состоялось первое совещание Межсекретариатской группы экспертов по пересмотру Руководства ИМО/МОТ/ЕЭК ООН, которое прошло при активном участии специалистов по данной отрасли и завершилось утверждением первоначального отчета, а также плана работы. Группе экспертов по Роттердамским правилам, несмотря на значительные усилия секретариата, так и не удалось прийти к единодушной оценке. Ее работу пока пришлось приостановить.

56. Хотя цель, заключающаяся в принятии двух поправок к Соглашению СЛКП, достигнута не была (на сегодняшний день принята лишь одна поправка), работа над документацией по второй поправке продвигается вполне успешно.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

57. Принятая в 2010 году новая концепция деятельности WP.24 в значительной степени способствовала улучшению подготовки и повышению целенаправленности ежегодных сессий. Однако принятые меры до сих пор не доказали своей эффективности в плане активизации участия правительств в работе ежегодных сессий Группы, а также не позволили добиться более содержательного вклада в работу со стороны правительств стран – членов ЕЭК ООН. Недавнее учреждение виртуальных групп экспертов, подготовка ими весьма пространственных документов и координация их работы стали для секретариата дополнительной серьезной нагрузкой, с которой он в будущем не сможет справляться в таком же

объеме. На сегодняшний день, по-видимому, преждевременно оценивать результаты реорганизации работы и оперативной деятельности WP.24 и делать какие-либо выводы о пользе принятых мер.

58. Пересмотр технических параметров СЛКП и Протокола к этому Соглашению, по отношению к которым Рабочая группа выполняет функции Административного комитета, остается трудной задачей из-за нехватки необходимых специалистов и недостаточно активного участия правительств. Секретариат подготовил первый доклад об оценке новых технических контрольных показателей и рассчитывает провести вместе с экспертами от государств-членов и НПО работу по приведению этих договоров в соответствие с современными требованиями к железнодорожным и интермодальным перевозкам. Аналогичным образом, все труднее становится дополнительно расширять круг участников СЛКП, поскольку большинство государств – членов ЕЭК ООН, осуществляющих комбинированные перевозки автомобильным/железнодорожным/внутренним водным транспортом, уже являются сторонами этого Соглашения.

X. Направление деятельности 1.10 Таможенные вопросы, связанные с транспортом

A. Ожидаемые достижения

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

B. Показатели достижения

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

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 50 стран и Договаривающихся сторон, 1 300 участников

Цель на 2010–2011 годы: 58 стран и Договаривающихся сторон, 900 участников

Фактический результат за 2010–2011 годы: 56 стран, 900 участников

- 2. Число принятых и/или рассмотренных новых поправок и число новых Договаривающихся сторон**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 7 поправок

Цель на 2010–2011 годы: 3 принятые и/или рассмотренные поправки, 3 новые Договаривающиеся стороны

Фактический результат за 2010–2011 годы: 4 поправки, 2 новые Договаривающиеся стороны

С. Оценка результативности

60. Правовые документы ЕЭК ООН, касающиеся облегчения пересечения границ, помогают Договаривающимся сторонам поддерживать шаткое равновесие между созданием более благоприятных условий для перевозок и развития торговли, с одной стороны, и обеспечением безопасности и необходимых поступлений в государственный бюджет – с другой. Подтверждением их актуальности стало активное участие различных стран, МПО и НПО в работе совещаний WP.30 и AC.2, в том числе с целью согласования новых поправок. Конвенция о согласовании была дополнена новым приложением 9 о пересечении границ железнодорожным транспортом, которое вступает в силу 30 ноября 2011 года. Новые поправки к Конвенции МДП об обязанностях национальных гарантийных объединений вступили в силу 1 января 2011 года. В частности, отныне эти объединения обязаны представлять информацию о национальных расценках на книжки МДП, что будет способствовать повышению финансовой прозрачности системы МДП. Административным комитетом МДП был принят еще один обширный комплекс предложений по поправкам к Соглашению МДП, призванный четко определить обязанности основных участников системы МДП (таможен, перевозчиков и гарантов). Генеральный секретарь разослал эти предложения Сторонам для утверждения.

61. В целях дальнейшего укрепления Конвенции МДП WP.30, Договаривающиеся стороны и секретариат провели целый ряд мероприятий, включая: i) стратегический анализ системы МДП на предмет оценки актуальности Конвенции МДП и лучшего понимания современных потребностей рынка; ii) подготовку нового приложения к Конвенции МДП, посвященного условиям и требованиям, которым должна соответствовать международная организация, уполномоченная обеспечивать функционирование гарантийной системы МДП, и дальнейшее рассмотрение положений об аудите, призванных обеспечить надлежащее управление системой МДП и ее прозрачность; iii) достижение ощутимого прогресса в разработке технических аспектов проекта eTIR (компьютеризация процедуры МДП) и анализе связанных с этим затрат и выгод.

62. Продолжались усилия по обеспечению полного осуществления Конвенции о согласовании и Конвенции МДП на национальном уровне. В этих целях были организованы ряд семинаров на международном и национальном уровне и проведено несколько опросов Договаривающихся сторон. Исполнительный совет МДП подготовил несколько примеров оптимальной практики применения различных элементов процедуры МДП на национальном уровне. Подобные примеры необходимы для создания потенциала и подготовки кадров. Новое издание Справочника МДП было опубликовано на всех языках ООН. Наряду с официальным текстом Конвенции МДП в эту публикацию были включены многочисленные комментарии, рекомендации и примеры оптимальной практики, призванные облегчить правильное применение странами процедуры МДП.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

63. Растущий интерес к Конвенции о согласовании (и в частности, вступление в силу приложений 8 и 9 к этой Конвенции) послужил основанием для новых обращений Договаривающихся сторон и других заинтересованных субъектов с просьбами об организации семинаров и рабочих совещаний и предоставлении учебных материалов по проблематике применения положений Конвенции и совершенствования инструментов управления пересечением границ, включая

использование показателей эффективности этого процесса. Таким образом, задачами на следующий двухгодичный период станут продолжение мониторинга и работы по созданию соответствующего потенциала в контексте Конвенции о согласовании и обеспечении скорейшего вступления в силу нового приложения 9 о мерах по облегчению пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок.

64. Одна из самых нелегких задач в рамках Конвенции МДП будет связана с окончательной доработкой нового приложения относительно условий и требований, связанных с разрешением, выдаваемым международной организацией, включая требования по аудиту, призванные обеспечить надлежащее управление и финансовую прозрачность в системе МДП. Что касается проекта eTIR, то будут рассмотрены его финансовые последствия и проведен анализ связанных с ним затрат и выгод. Рабочей группе следует также достичь консенсуса по вопросу о подготовке юридических положений относительно внедрения eTIR, и в частности о том, какую из альтернатив следует выбрать, а именно: либо включение в текст существующей Конвенции новых положений об использовании электронного обмена данными (ЭОД) наряду с книжкой МДП в бумажном формате или с постепенной заменой бумажного формата электронным, либо разработка совершенно новой Конвенции – так называемой "Конвенции eTIR", которая основывалась бы на технологиях ЭОД.

XI. Направление деятельности 1.11 Внутренний водный транспорт

A. Ожидаемые достижения

65. Усовершенствование и обновление нормативных рамок применительно к инфраструктуре внутреннего водного транспорта и судам внутреннего плавания в регионе ЕЭК ООН.

B. Показатели достижения

- 1. Согласование технических требований к судам внутреннего плавания в регионе ЕЭК ООН в рамках резолюции № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: принятие Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) новых глав 20 и 21

Цель на 2010–2011 годы: принятие поправок к резолюции № 61 (в частности, к главам 1, 2 и 15 и к добавлениям) в свете последних поправок к директиве 2006/87/ЕС ЕС, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания (далее – директива 2006/87/ЕС)

Фактический результат за 2010–2011 годы: SC.3 приняла поправки к главам 1, 2 и 15 и к добавлению 7 к резолюции № 61, обеспечившие ее дальнейшее согласование с директивой 2006/87/ЕС. Дополнительные

поправки к главе 1, главе 6 и добавлению 2 были приняты в октябре 2011 года

2. **Принятие четвертого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: последний пересмотр ЕПСВВП

Цель на 2010–2011 годы: сбор информации о национальных и региональных положениях в отступление от ЕПСВВП в соответствии с новой главой 9 "Региональные и национальные особые предписания"; мониторинг пересмотра правил речных комиссий в соответствии с новым текстом ЕПСВВП.

Фактический результат за 2010–2011 годы: в соответствии с новой главой 9 "Региональные и национальные особые предписания" были получены сведения о национальных и региональных положениях в отступление от ЕПСВВП от 12 стран-членов и четырех речных комиссий; была подготовлена подробная информация о пересмотре правил речных комиссий в соответствии с новым текстом ЕПСВВП

С. Оценка результативности

66. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) провела две сессии, а Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WR.3) – четыре очередные сессии.

67. Первый доклад о применении ЕПСВВП и о национальных и региональных положениях в отступление от ЕПСВВП, содержащий информацию от Беларуси, Болгарии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Турции и Чешской Республики, а также от комиссий по Рейну и Мозелю, был рассмотрен в 2010 году. Комиссии по бассейнам рек Дунай и Сава включили положения четвертого издания ЕПСВВП в свои соответствующие нормативные акты, приведя их тем самым почти в полное соответствие с ЕПСВВП. Второй доклад о применении ЕПСВВП, в который вошла информация от Бельгии, Германии и Украины, а также подробные сведения о применении соответствующих положений речными комиссиями, был рассмотрен в октябре 2011 года.

68. Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, содержащая стратегические рекомендации по вопросам политики развития внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне, была подготовлена в окончательном виде в 2010 году, получила одобрение КВТ в марте 2011 года и была снабжена специальным дополнением, в котором представлена ситуация на внутреннем водном транспорте в Соединенных Штатах Америки. В качестве официального издания она была распространена в июле 2011 года.

69. В 2010–2011 годах была пересмотрена резолюция № 22 о сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП). В 2010–2011 годах был пересмотрен также Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е ("Синяя книга") ЕЭК ООН, который содержит подробную информацию о существующих и предусмотренных стандартах и параметрах для водных путей категории Е и портов в Европе. Второе пересмотренное издание "Синей книги" было утверждено Рабочей группой в октябре 2011 года. Для рассмотре-

ния Рабочей группой в октябре 2011 года также подготовлены проект специальных технических требований, применимых к судам "река–море", который в качестве новой главы должен войти в резолюцию № 61, и обновленный текст резолюции № 57, содержащей руководящие принципы для речных информационных служб.

70. Рабочей группой выпущены три официальных публикации, включая Белую книгу по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе; резолюцию "Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)" – второе пересмотренное издание; и резолюцию № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания" – первое пересмотренное издание.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

71. Работа ЕЭК ООН по вопросам плавания на внутренних водных путях по-прежнему приносит ощутимую пользу ее государствам-членам, которым она служит единственным в своем роде форумом для обсуждения стратегических, правовых и технических проблем на общеевропейском уровне с участием всех речных комиссий в Европе. Об этом свидетельствуют неизменно активное участие в соответствующих совещаниях, особенно в технических совещаниях SC.3/WP.3, продолжающийся рост числа стран, ратифицировавших СМВП (в 2010 году: Австрия и Украина), весьма высокий процент сторон (80%), представивших замечания в ходе пересмотра "Синей книги", а также интерес к деятельности ЕЭК ООН со стороны государств, не являющихся ее членами; свидетельством этого стали участие Индонезии в одной из сессий SC.3/WP.3 и решение Южной Африки о применении резолюции № 40 ЕЭК ООН о международном удостоверении на право управления прогулочным судном.

72. Наряду с этим SC.3 стала первым межправительственным органом, рассмотревшим технические предписания для судов типа "река–море", которые могут сыграть значительную роль в расширении использования внутреннего водного транспорта в ряде таких стран ЕЭК ООН, как Российская Федерация и Украина. И наконец, ЕЭК ООН служит удобным местом для проведения неофициальных консультаций между основными органами, занимающимися регулированием внутреннего судоходства, а именно Европейской комиссией и речными комиссиями.

73. В то же время в ряде областей все еще имеются резервы для укрепления работы ЕЭК ООН (профессиональные требования в сфере внутреннего судоходства, технические предписания для судов внутреннего плавания и экологические аспекты внутреннего судоходства) или для выдвижения новых инициатив (база данных об идентификационных номерах судов внутреннего плавания). Эти улучшения или новые инициативы возможны лишь при условии выделения внебюджетных ресурсов и создания совместных рабочих групп с участием представителей речных комиссий и технических рабочих групп по соответствующим законодательным актам ЕС. Белая книга ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе содержит подробные стратегические рекомендации на этот счет и может служить основой для дальнейших дискуссий о политике в этих областях.

ХII. Направление деятельности 1.12 Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

A. Ожидаемые достижения

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

B. Показатели достижения

1. Число стран и НПО, участвующих в совещаниях Руководящего комитета ОПТОСОЗ и соответствующих рабочих совещаниях, проводимых в рамках этой программы

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 89

Цель на 2010–2011 годы: 50

Фактический результат за 2010–2011 годы: 76

2. Эффективная подготовка и организация рабочих совещаний и семинаров ОПТОСОЗ

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 2

Цель на 2010–2011 годы: 3

Фактический результат за 2010–2011 годы: 3

3. Доказанное воздействие ОПТОСОЗ и ее эффективности для национальных стратегических подходов к проблемам интеграции транспорта, окружающей среды и здравоохранения, о чем свидетельствует число документов, размещенных в электронном информационном центре ОПТОСОЗ

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 92

Цель на 2010–2011 годы: 110

Фактический результат за 2010–2011 годы: 11

C. Оценка результативности

75. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в 2009 году была принята Амстердамская декларация, в которой указаны новые приоритетные цели, механизмы осуществления и рабочий план на 2009–2014 годы для Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), осуществляемой под со-

вместным руководством ЕЭК ООН и европейского регионального отделения ВОЗ. Руководящий комитет ОПТОСОЗ, следящий за осуществлением программы ОПТОСОЗ, провел две сессии в 2010 и 2011 годах. В 2010 году в Скопье (бывшая югославская Республика Македония) и Батуми (Грузия) были организованы два рабочих совещания по созданию потенциала, а в 2011 году в Киеве (Украина) прошло еще одно рабочее совещание, основными темами которого стали институциональная интеграция в сфере транспорта, защиты окружающей среды и охраны здоровья и развитие экологически устойчивого и безопасного для здоровья городского транспорта. Были также разработаны руководство по осуществлению национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, круг ведения для программы партнерства ОПТОСОЗ и подобраны материалы для информационно-пропагандистской работы. Кроме того, была проведена серия симпозиумов ОПТОСОЗ и были подготовлены справочные материалы для достижения цели № 1 ("Экологичные и безопасные для здоровья рабочие места на транспорте") и № 2 ("Интегрированная и инновационная городская мобильность") Амстердамской декларации.

76. Из-за нехватки ресурсов не удалось заполнить вакансию администратора Информационного центра ОПТОСОЗ. Поэтому центр пришлось эксплуатировать в автоматическом режиме, из-за чего в нем удалось разместить лишь весьма небольшое число документов.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

77. Для проведения межсекторальных и межучрежденческих мероприятий по линии ОПТОСОЗ и для управления ими секретариату необходимы значительные ресурсы, которые позволяли бы координировать работу многочисленных заинтересованных сторон, в том числе в контексте сотрудничества трех вовлеченных в эти мероприятия секретариатов. Это же относится и к организации деятельности по наращиванию потенциала, предполагающей сотрудничество (как минимум) между министерствами транспорта, здравоохранения и окружающей среды (в основном) стран Восточной и Центральной Европы, а также Кавказа. Нехватка внебюджетных средств не позволяет в полной мере использовать возможности Информационного центра ОПТОСОЗ, который мог бы играть ключевую роль в обеспечении деятельности ОПТОСОЗ и привлечении к ней необходимого внимания. Средства не были выделены даже на заполнение вакансии контент-администратора Информационного центра, в результате чего Центр после его перевода на новый сервер и проведения неотложных технических работ ИТ-службой ЕЭК ООН продолжал функционировать в автоматическом режиме, что, как выяснилось, не создавало оптимальных условий для регулярного поступления электронной документации от клиентов Центра. Необходимо предпринять особые усилия с тем, чтобы заручиться внебюджетной поддержкой деятельности ОПТОСОЗ со стороны большего числа стран и организаций, обеспечив тем самым устойчивость и эффективность осуществления этой программы и управления ею.

XIII. Направление деятельности 1.13 Статистика транспорта

A. Ожидаемые достижения

78. Бóльшая доступность и более широкая сфера охвата статистических данных о транспорте.

B. Показатели достижения

1. Число надежных статистических продуктов, имеющих в Интернете

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: частичная база статистических данных в онлайн-режиме

Цель на 2010–2011 годы: полная база статистических данных в онлайн-режиме

Фактический результат за 2010–2011 годы: в базу статистических данных, функционирующую в онлайн-режиме, включены данные о безопасности дорожного движения

2. Использование данных, определяемое по количеству загрузок с вебсайтов

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 77 500 загрузок

Цель на 2010–2011 годы: 82 000 загрузок

Фактический результат за 2010–2011 годы: 84 000 загрузок

C. Оценка результативности

79. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) провела две очередные сессии. В июне 2010 года ею была принята "дорожная карта" по статистике транспорта. В 2010 году секретариат провел важную самооценку на тему: "Упорядочение работы по сбору и распространению статистики транспорта". При этом сетевая версия общего вопросника ЕЭК ООН, Евростата и МТФ по статистике транспорта дорабатывалась параллельно с размещением в Интернете четвертого пересмотренного издания Глоссария по статистике транспорта на всех официальных языках. Нагрузка на государства-члены значительно сократилась благодаря весьма содержательному взаимодействию с секретариатом Базы данных Сообщества о дорожно-транспортных происшествиях в Европе (CARE). Сетевая база статистических данных о транспорте была усовершенствована и расширена, а содержащаяся в ней информация, особенно касающаяся статистики ДТП, стала поступать более своевременно. В дальнейшем потребуются улучшения и в связи с другими категориями данных, доступных в режиме онлайн. Была распространена информация о новых показателях результативности, в основу которых положены данные из базы ЕЭК ООН (в частности, по безопасности дорожного движения). На вебсайте размещались краткие обзоры по странам, а также диаграммы и данные о тенденциях, демонстрирующие сопос-

тавимость ситуации в разных государствах. Кроме того, в 2010 и 2011 годах был начат выпуск ежегодной брошюры с данными об основных показателях транспортного сектора. Подготавливались и публиковались в Интернете два периодических издания: "Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке" (СДТП) и издаваемый ЕЭК ООН "Бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта" (бывший ЕБСТ). Были разработаны подробные рекомендации для стран, участвовавших в проведении серии обследований движения по автомобильным и железным дорогам категории Е в 2010 году; секретариат приступил к обработке результатов этих обследований. В сотрудничестве с Евростатом и МТФ было начато проведение нескольких экспериментальных опросов. В Центральной Азии были организованы два рабочих совещания по наращиванию потенциала в области сбора данных через Интернет. И наконец, была продолжена работа по согласованию методологий в области транспортной статистики.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

80. Проведенный секретариатом анализ пробелов в работе показал, что необходимо уделять больше внимания сотрудничеству со странами Восточной и Центральной Европы, Кавказа и Центральной Азии. Секретариатом были организованы два рабочих совещания по использованию возможностей Интернета в целях сбора данных. Однако этому необходимо посвятить дополнительные усилия, особенно в странах Центральной Азии. Для того чтобы эти страны принимали в данной работе более активное участие, требуется больше мероприятий по укреплению их потенциала. Кроме того, Рабочей группе следует и далее поощрять содержательный обмен мнениями по методологическим аспектам статистики транспорта, с тем чтобы участвующие в этой работе специалисты по статистике могли получать от этого реальную пользу, а также для того, чтобы закрепить за Рабочей группой роль общеевропейского форума по статистике транспорта. В 2010 году в Рабочей группе обсуждались методологии сопоставления данных о смертности в дорожно-транспортных происшествиях (ВОЗ, CARE, ИРТАД¹/Нидерланды), а в 2011 году – статистические показатели эффективности мер по обеспечению безопасности на дорогах. Такую деятельность следует продолжать. Сотрудничество с секретариатом CARE пока оставляет желать лучшего (задержки с передачей данных и т.д.) и может быть усовершенствовано путем подписания меморандума о взаимопонимании. С другими рабочими группами ЕЭК ООН также необходимо расширить сотрудничество в области согласования методологий статистики транспорта.

XIV. Направление деятельности 2.1 Автомобильный транспорт

A. Ожидаемые достижения

81. Более эффективное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в целом, и в частности внедрение цифровых тахографов.

¹ Международная группа по анализу данных о безопасности дорожного движения.

В. Показатели достижения

1. Число выявленных проблемных зон и предложения по их устранению

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 3 области

Цель на 2010–2011 годы: 3–4 области

Фактический результат за 2010–2011 годы: 4 области и соответствующие предложения

2. Число семинаров и рабочих совещаний

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 2

Цель на 2010–2011 годы: 3

Фактический результат за 2010–2011 годы: 3

3. Среднее число участников одного семинара или рабочего совещания

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 30

Цель на 2010–2011 годы: 35

Фактический результат за 2010–2011 годы: 33

С. Оценка результативности

82. Внедрение цифрового тахографа оставалось одним из главных вопросов повестки дня SC.1. Вместе с тем на передний план выдвинулись более общие проблемные аспекты Соглашения и ощущалась настоятельная потребность в решении связанных с ЕСТР проблем, включая сложный вопрос о соотношении этого Соглашения с правовым режимом ЕС. В этих целях была учреждена официальная группа экспертов по ЕСТР, которая в течение предстоящих двух лет будет предпринимать усилия по решению всех связанных с ЕСТР спорных вопросов, как, например, о статье 22-бис, о необходимости внесения поправок в Соглашение, о содействии внедрению цифровых тахографов. Проводившиеся в рамках ЕСТР специальные совещания по конкретным вопросам служили форумом для обсуждения всех существующих проблем и выработки необходимого курса действий, включая согласование круга ведения официальной группы и конкретные последующие шаги. Европейская комиссия также стала более восприимчивой к инициативам по сотрудничеству: с ней была согласована серия конкретных мер дальнейшего сотрудничества по урегулированию ситуации вокруг ЕСТР.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

83. Заметные улучшения уже достигнуты благодаря принятым ответным мерам и инициативам по решению проблем, связанных с Соглашением ЕСТР, и по внедрению цифровых тахографов. На данном этапе крайне важно сохранить набранные темпы и динамику этого процесса и дополнительно развить их в предстоящий двухгодичный период. Для этого потребуются немалые дополнительные усилия секретариата и четкий политический импульс со стороны заинтересованных государств – участников Соглашения.

XV. Направление деятельности 2.2 Безопасность дорожного движения

A. Ожидаемые достижения

84. Более эффективное осуществление Конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также дополняющих их Европейских соглашений 1971 года.

B. Показатели достижения

1. Число новых Договаривающихся сторон Конвенций и Европейских соглашений

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 3

Цель на 2010–2011 годы: 3

Фактический результат за 2010–2011 годы: 3

2. Число семинаров, рабочих совещаний, конференций и кампаний по проблематике безопасности дорожного движения

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 5

Цель на 2010–2011 годы: 5

Фактический результат за 2010–2011 годы: 8

3. Среднее число участников каждого семинара, рабочего совещания, конференции или мероприятия

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 76

Цель на 2010–2011 годы: 100

Фактический результат за 2010–2011 годы: 104

С. Оценка результативности

85. Поступательному развитию работы по линии ЕЭК и WP.1 способствовало провозглашение Организацией Объединенных Наций Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы). Следует отметить неуклонный рост числа участников сессий WP.1 и представленных на них стран, а также двукратное увеличение в 2010–2011 годах числа проведенных мероприятий по сравнению с предыдущими годами. В регионе ЕЭК ООН было организовано несколько семинаров, которые послужили странам, решающим сложные проблемы безопасности дорожного движения, полезным форумом для определения национальных или региональных целей в этой области, обмена оптимальной практикой и работы по достижению целевых показателей, установленных в рамках Десятилетия действий. В контексте своей Рабочей группы ЕЭК продолжает заниматься вопросами функционирования систем управления безопасностью дорожного движения и приступила к проведению новых мероприятий, параллельно укрепляя сотрудничество с другими региональными комиссиями. В частности, она наращивает усилия по выработке стратегии оказания существенной помощи своим государствам-членам в укреплении управленческого потенциала и подготовке программ по безопасности дорожного движения, направленных на решение соответствующих проблем с учетом национальной специфики.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

86. Государствам и ключевым заинтересованным сторонам принадлежит главенствующая роль в обеспечении достижения целевых показателей по безопасности дорожного движения, наращивании выделяемых ресурсов и заботе о том, чтобы их активный вклад в эту деятельность становился достоянием обществу. Основную ответственность за повышение безопасности на дорогах несут правительства, однако это предполагает не только наличие воли и решимости, но и совместные усилия, а также значительные расходы.

87. Наряду с этим необходимо стремиться к увеличению числа договаривающихся сторон вышеупомянутых конвенций. Даже при том что географический охват этих документов, в которых участвуют по 70 и более государств, уже вышел за рамки региона ЕЭК ООН, еще есть страны, интересам которых отвечало бы присоединение к ним.

88. И наконец, до сих пор не существует механизма контроля за осуществлением, позволяющего эффективно определять, насколько успешно эти правовые документы применяются на национальном уровне.

XVI. Направление деятельности 2.3 Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

А. Ожидаемые достижения

89. Повышение и обновление международных требований, касающихся перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

В. Показатели достижения

- 1. Общее число Договаривающихся сторон Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 45 Договаривающихся сторон

Цель на 2010–2011 годы: 47 Договаривающихся сторон

Фактический результат за 2010–2011 годы: 45 Договаривающихся сторон

С. Оценка результативности

90. За истекший двухгодичный период число Сторон СПС не увеличилось. Таким образом, целевой показатель в 47 стран достигнут не был.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

91. Возможность присоединения к СПС новых Договаривающихся сторон в будущем существует. Швейцария подписала СПС в 1971 году, но все еще не ратифицировала это Соглашение. Из 56 государств – членов ЕЭК ООН его участниками до сих пор не являются Армения, Израиль, Исландия, Канада, Кипр, Кыргызстан, Лихтенштейн, Мальта, Сан-Марино, Таджикистан, Туркменистан и Турция. Для присоединения к этому Соглашению новых государств и для его более эффективного осуществления, возможно, потребуются мероприятия по оказанию технической помощи.

XVII. Направление деятельности 2.4 Таможенные вопросы, связанные с транспортом

А. Ожидаемые достижения

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

В. Показатели достижения

- 1. Число обследований по осуществлению правовых документов, касающихся пересечения границ**

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 2

Цель на 2010–2011 годы: 2

Фактический результат за 2010–2011 годы: 2

С. Оценка результативности

93. Для надлежащего применения правовых документов на национальном уровне необходим регулярный мониторинг. В этих целях в основных конвенциях ЕЭК ООН, направленных на облегчение пересечения границ, и в частности в Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, предусмотрены механизмы мониторинга. В 2010–2011 годах было проведено два опроса Договаривающихся сторон Конвенции МДП: об использовании кода Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС) и об использовании субподрядчиков при перевозках МДП. Их результаты были представлены на рассмотрение Исполнительному совету МДП (ИСМДП) и АС.2. В настоящее время с помощью Интернета проводится еще один опрос, посвященный таможенным претензиям за 2007–2010 годы.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

94. Предполагается, что ЕЭК ООН один раз в два года рассматривает вопрос о ходе работы по применению Конвенции о согласовании. В прошлом это делалось путем опроса компетентных органов Договаривающихся сторон. Однако подобная информация при всей ее ценности не может дать полного представления о том, как Конвенция о согласовании применяется на местах. Ее следует дополнять данными, поступающими от частных пользователей ("клиентов"), которые лучше знакомы с реальной ситуацией на пограничных пунктах той или иной страны. Поэтому следует создавать механизмы, в том числе финансовые, для сбора данных в частном секторе.

XVIII. Направление работы 3.1 Интермодальные перевозки и логистика

А. Ожидаемые достижения

95. Более глубокое понимание устойчивых интермодальных транспортных и логистических операций и политики в регионе, а также укрепление сотрудничества стран – членов ЕЭК ООН при решении этих вопросов посредством обмена опытом и оптимальной практикой. Речь идет о вопросах инфраструктуры и пересечения границ, а также о мониторинге и обновлении соответствующих правовых документов (Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокол к этому Соглашению).

В. Показатели достижения

1. Число новых Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП и Протокола к этому Соглашению

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 3

Цель на 2010–2011 годы: 3

Фактический результат за 2010–2011 годы: 0

С. Оценка результативности

96. Действуя через несколько специальных неофициальных групп экспертов (см. направление деятельности 1.9), Рабочая группа продолжала вносить свой вклад в достижение более глубокого понимания аспектов устойчивых интермодальных транспортных и логистических операций и политики в регионе, а также укреплять сотрудничество стран – членов ЕЭК в решении этих вопросов посредством обмена опытом и оптимальной практикой. Группы экспертов функционировали эффективно и способствовали проведению интересной предметной дискуссии.

Д. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

97. Усилия по дальнейшему обзору и пересмотру технических параметров СЛКП и Протокола к нему по-прежнему осложняются из-за нехватки необходимых экспертных знаний и недостатка предложений со стороны правительств. Для разработки новых технических контрольных показателей и приведения вышеупомянутых правовых документов в соответствие с требованиями современных железнодорожных и интермодальных перевозок потребуются более активное участие правительств государств-членов и вклад соответствующих экспертов. Присоединения к СЛКП новых государств ожидать не следует, поскольку большинство государств – членов ЕЭК ООН, осуществляющих комбинированные перевозки автомобильным/железнодорожным/внутренним водным транспортом, уже являются его Договаривающимися сторонами.

XIX. Направление деятельности 3.3 (Направление 3: автомобильный транспорт и Направление 6: железнодорожный транспорт)

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

А. Ожидаемые достижения

98. Более четкое понимание функционирования и политики железнодорожного транспорта в регионе, включая инфраструктуру, пересечение границ, вопросы эксплуатационной совместимости и мониторинг, и обновление соответствующих нормативных документов, а также укрепление сотрудничества стран ЕЭК ООН по рассмотрению этих вопросов.

В. Показатели достижения

1. Число стран ЕЭК ООН, участвующих в проектах ТЕА и ТЕЖ

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 17

Цель на 2010–2011 годы: 19

Фактический результат за 2010–2011 годы: 25

C. Оценка результативности

99. Рабочая группа по железнодорожному транспорту укрепила свое сотрудничество с Проектом Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), а Рабочая группа по автомобильному транспорту – с Проектом Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА). Обе рабочие группы участвовали в пересмотре первоначального Генерального плана ТЕА и ТЕЖ. Благодаря активности стран-членов, участвующих в проекте в части, касающейся ТЕЖ и ТЕА, а также других стран-членов рабочие группы смогли усилить свою координационную роль в вытекающих из этого проекта инициативах по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

100. Тесное сотрудничество с участвующими странами-членами и поддержка со стороны крупных международных финансовых организаций, а также железнодорожных предприятий в странах, принимающих участие в проекте ТЕЖ, и соответствующих национальных органов, вовлеченных в ту часть Проекта, которая касается ТЕА, сыграют ключевую роль в реализации инвестиционных планов и приоритетных проектов, указанных в пересмотренном Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ.

XX. Направление деятельности 4.1 Таможенные вопросы, связанные с транспортом

A. Ожидаемые достижения

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

B. Показатели достижения

1. Увеличение числа выданных книжек МДП

Показатели результативности:

Базовый 2009 год: 6,2 млн. выданных книжек

Цель на 2010–2011 годы: 6,3 млн. выданных книжек

Фактический результат за 2010–2011 годы: 5,9 млн. выданных книжек

C. Оценка результативности

102. Мировой экономический кризис и спад в экономике негативно отразились на объемах международной торговли и транспортных перевозок. Это сказалось и на количестве выданных книжек МДП, которое в 2010 и 2011 годах было примерно на 10% меньше изначально запланированного. Вместе с тем в 2011 году наблюдается заметное оживление.

D. Извлеченные уроки/области, где требуются улучшения

103. Число книжек МДП, выдаваемых за год, служит весьма хорошим глобальным показателем актуальности положений Конвенции МДП. С другой стороны, спрос на книжки МДП зависит от целого ряда факторов, включая уровень экономической активности и объем международной торговли, изменение геополитической ситуации (в частности, образование новых таможенных союзов без внутренних границ, не требующих таможенного транзита) и т.д. В будущем при использовании этого показателя следует проявлять осмотрительность.
