



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту  
о работе его восьмидесятой сессии**

**Добавление**

**Содержание**

	<i>Стр.</i>
Приложения	
I. Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему «Интермодальный подход: ключ к устойчивому транспорту и мобильности» .....	2
II. Доклад о работе восьмого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту .....	10



## Приложение I

### Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему «Интермодальный подход: ключ к устойчивому транспорту и мобильности»

#### I. Введение

1. Для проведения сегмента высокого уровня по вопросам политики в рамках восьмидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), посвященного теме «Интермодальность: ключ к устойчивому транспорту и мобильности» (зал заседаний XII, Дворец Наций, 20 февраля 2018 года, Женева), собрались министры транспорта из Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока и более 250 участников из 63 стран, а также руководители организаций по внутреннему транспорту.

#### II. Открытие заседания

2. Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-жа Ольга Алгаерова открыла заседание и объявила о внедрении инструмента для разработки политики в области безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)». Затем выступили директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н Юйвэй Ли, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Умберто де Претто и Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт.

3. Инструмент SafeFITS был разработан ЕЭК в целях повышения безопасности дорожного движения посредством поддержки процесса принятия решений, основанного на знаниях, в транспортной политике. Главная цель – оказать помощь правительствам и директивным органам в выявлении наиболее подходящих стратегий и мер, позволяющих им моделировать результативность и эффективность политики на основе реальных глобальных данных. Инструмент SafeFITS был опробован в Албании и Грузии, после чего были подготовлены проекты рекомендаций в отношении обследований состояния безопасности дорожного движения, проведенных в обеих странах.

#### III. Дискуссионные группы высокого уровня

4. Обсуждения проходили под руководством г-на Ен Те Кима, Генерального секретаря Международного транспортного форума (МТФ).

##### A. Группа I: Интермодальный подход приводит к устойчивости

5. В дискуссионной группе I обсуждался комплексный подход к устойчивому транспорту и мобильности, охватывающий различные виды транспорта, при достижении целей устойчивого развития. Особое внимание уделялось вопросам управления, необходимости международной координации и гармонизации и выявлению очевидных преимуществ интермодального подхода в сравнении с подходами и инициативами, ориентированными на один вид транспорта.

6. С основными докладами выступили Его Превосходительство г-н Петер Гашпершич, министр инфраструктуры Словении, и г-жа Мария Магдалена Григоре, заместитель министра транспорта Румынии. Затем выступили следующие участники группы: г-н Мэтью Болдуин, заместитель Генерального директора Генерального директората по мобильности и транспорту (ГД МОТР), Европейская комиссия; г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации

Объединенных Наций по безопасности дорожного движения; г-н Жан-Пьер Лубину, Генеральный директор Международного союза железных дорог (МСЖД); г-жа Нэнси Вандайк, координатор инициативы «Устойчивая мобильность для всех» (SuM4All), Всемирный банк.

7. Затем выступили:

- Ее Превосходительство посол Элизабет Лорен, Постоянный представитель Франции;
- Его Превосходительство посол Ульрих Зайденбергер, заместитель Постоянного представителя Германии;
- г-н Сергей Андреев, заместитель директора Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта Российской Федерации;
- г-жа Эрмелинда Мекси, заместитель координатора экономической и экологической деятельности, Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ);
- г-н Тадеуш Шозда, Председатель, Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- г-н Франсуа Давенн, Генеральный секретарь Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)

## **В. Группа II: Интермодальные грузовые перевозки и транспортная связанность**

8. В дискуссионной группе II рассматривались инновационные решения, направленные на облегчение торговли и оптимизацию автомобильных перевозок в рамках системы внутреннего транспорта и логистических операций, охватывающих различные виды транспорта, на международном и городском уровнях.

9. С основными докладами выступили Его Превосходительство г-н Абдулла бен Мухаммед Бельхейф ан-Нуайми, министр по развитию инфраструктуры Объединенных Арабских Эмиратов, и г-н Джумагельди Гараев, заместитель министра автомобильного транспорта Туркменистана. Затем выступили следующие участники группы: г-н Сандакдорж Эрдэнэбилег, Руководитель Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРС ООН); г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ); г-н Ральф-Чарли Шульце, Председатель Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП).

10. Затем выступили:

- г-н Андрей Галушак, государственный секретарь, Министерство инфраструктуры Украины;
- г-н Мамаду Ибрагима Ло, руководитель аппарата Министерства инфраструктуры, наземного транспорта и открытости Республики Сенегал;
- г-н Эрик Боувмейстер, заместитель руководителя Департамента по международным делам Министерства инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов;
- Г-н Михаил Христидис, Генеральный секретарь Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС);
- г-н Эрик Евтимов, заместитель Генерального секретаря Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ);
- г-н Оскар Оливер, Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО).

### **С. Группа III: Интермодальная мобильность пассажиров**

11. В дискуссионной группе III обсуждались интеллектуальные решения для различных видов транспорта в сфере управления мобильностью пассажиров в условиях растущей плотности населения в городах, включая общественный транспорт и индивидуальную мобильность на базе интеллектуальных технологий.

12. С основными докладами выступили Его Превосходительство г-н Акхом Темпиттайапайсит, министр транспорта Таиланда, и г-н Квеку Офори Асиама, министр транспорта Ганы. Затем выступили следующие участники группы: г-н Гери Бальмер, заместитель директора и руководитель Отдела по вопросам политики Федерального управления транспорта Швейцарии; г-н Дионисио Гонсалес, директор Международного союза общественного транспорта (МСОТ); г-жа Карен Ванклюзен, Генеральный секретарь сети «Полис»; г-н Анри Гурджи, руководитель Отдела стратегического планирования Управления по координации и партнерствам Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

13. Затем выступили:

- Его Превосходительство г-н Али Хаммуд, министр транспорта Сирии;
- г-н Виктор Жуков, заместитель Председателя Комитета ОСЖД;
- г-жа Бронвен Торнтон, директор по развитию, WALK21.

## **IV. Основные выводы**

### **А. Группа I: КВТ – форум для содействия транспортной связанности**

14. Участники согласились с тем, что органичное сочетание различных видов транспорта для перевозки пассажиров и грузов делает транспорт более безопасным, более эффективным и зачастую более быстрым и менее дорогостоящим. Дискуссия касалась вопроса о применении комплексного подхода к внутреннему транспорту, облегчающего и стимулирующего интермодальность, что представляет собой многогранную задачу, которая не может быть выполнена только на основе инфраструктурных решений или изолированно на национальном или местном уровнях. В ходе обсуждений затрагивались вопросы политики, а также возможности и проблемы, которые возникают в связи с инновационными решениями и новыми технологиями. Был сделан вывод о том, что интеллектуальные транспортные системы могут быть еще одним инструментом, содействующим развитию интермодальных грузовых перевозок и мобильности пассажиров. Соединение инфраструктуры, транспортных средств и пользователей позволяет оптимизировать потоки информации и управление движением и мобильностью. Технические инновации могли бы повысить транспортную связанность и тем самым облегчить интермодальные перевозки путем улучшения их воздействия на окружающую среду.

15. В этой связи еще одной сквозной темой является безопасность дорожного движения для всех видов внутреннего транспорта. Как ее можно наилучшим образом обеспечить? Стоит отметить, что задача 3.6 целей устойчивого развития требует вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, а ЦУР 11.2 призвана обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех благодаря повышению безопасности дорожного движения, в том числе за счет расширения сети общественного транспорта, с уделением при этом особого внимания потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, т. е. женщинам, детям, инвалидам и пожилым людям.

16. Его Превосходительство г-н Петер Гашпершич, министр инфраструктуры Словении, рассказал о «Стратегии развития транспорта», принятой правительством его страны в 2015 году, а также о «Постановлении о Государственной программе развития транспорта Республики Словения», принятом правительством и

Национальным собранием в 2016 году. Это постановление основано на обширном обследовании транспортных потоков и охватывает 108 новых мер, включая неоднократное выделение существенных сумм на финансирование развития инфраструктуры. Интермодальный подход является одним из основополагающих принципов в обоих документах, в совокупности нацеленных на обеспечение более качественной и устойчивой мобильности по более приемлемой цене и с более широким охватом.

17. Г-жа Мария Магдалена Григоре, заместитель министра транспорта Румынии, подчеркнула, что интермодальность и эксплуатационная совместимость служат гарантией эффективности транспортной системы, а также обеспечивают выгоды для экономики в целом. Развитие конкурентоспособных международных транспортных коридоров может способствовать как достижению интермодальности, так и внедрению цифровой логистической системы, эффективной и устойчивой логистики. Правительство Румынии уделяет особое внимание развитию регионального сотрудничества в области грузовых перевозок, и Министерство транспорта будет осуществлять эту инициативу в рамках проекта грузового транспортного коридора между Черным и Каспийским морями. Развитие транспортного сектора должно учитывать необходимые линии сообщения с Европейским союзом, а также с другими регионами, в том числе в азиатском направлении.

18. Г-н Мэтью Болдуин, заместитель Генерального директора ГД МОТР, проинформировал участников о том, что Комиссия провозгласила 2018 год «Годом мультимодальности». Руководствуясь общей тенденцией перехода на цифровые технологии в сфере пассажирского и грузового транспорта, Комиссия усматривает большие перспективы в более активном применении мультимодального подхода, в частности в целях сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, уменьшения перегруженности дорог и снижения уровня загрязнения воздуха. Вместе с тем она считает также важным изучить те факторы, которые препятствуют более широкому использованию мультимодальных перевозок на европейском и глобальном уровнях. Г-н Болдуин подтвердил, что КВТ является полезным форумом для обсуждения этой важной темы и способствует повышению безопасности и устойчивости внутреннего транспорта в свете новой глобальной рамочной программы Организации Объединенных Наций по достижению целей в области устойчивого развития.

19. Г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, затронул взаимосвязь между интермодальностью и безопасностью дорожного движения. «По мере продолжения роста спроса на мобильность и транспорт интермодальность должна стать определяющим фактором в перевозочной деятельности, если мы хотим построить более устойчивую транспортную систему». Г-н Тодт добавил, что «развитие общественного транспорта может иметь колоссальные последствия», приведя в качестве примера оценки, в соответствии с которыми рост общественного транспорта на 10–20% снижает показатели смертности в результате ДТП на 15%.

20. Г-н Жан-Пьер Лубину подчеркнул, что для решения проблем, связанных с устойчивой мобильностью и интермодальностью, важно и дальше развивать международные транспортные коридоры для перевозки грузов и пассажиров. Кроме того, необходимо продолжать совместные проекты по вопросам стандартизации, что лишь подчеркивает значение более активного участия МСЖД в работе КВТ и его вспомогательных органов. Крайне важно также справиться с новыми задачами в области безопасности и охраны.

21. Г-жа Нэнси Вандайк, координатор инициативы «Устойчивая мобильность для всех» (Sum4All), представила план Sum4All, направленный на сближение концепций «транспорта, который у нас есть» и «транспорта, который мы хотим», с тем чтобы достичь амбициозных целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В 2017 году Sum4All, исходя из своих четырех глобальных целей (всеобщий доступ, эффективность, безопасность и экологичность), в партнерстве с ключевыми участниками транспортного сектора, включая КВТ, опубликовала доклад о глобальной мобильности – первую оценку транспортного сектора во всемирном масштабе и роли мобильности в обеспечении устойчивого развития в будущем.

Следующим шагом будет принятие глобальной дорожной карты действий – программы мер, определенных на основе существующих данных и международных соглашений, в целях оказания странам содействия в достижении устойчивой мобильности. КВТ принимает активное участие в деятельности рабочих групп по вопросам эффективности и безопасности в качестве одного из руководителей этого процесса.

## **В. Группа II: КВТ – платформа для взаимодействия регулирующих органов и новаторов: технологии для устойчивой мобильности**

22. Участники согласились с тем, что инновации на транспорте коренным образом преобразовали сектор интермодальных грузовых перевозок и концепцию транспортной связанности, изменив все, начиная со способов перемещения товаров, уязвки спроса и предложения и схемы оплаты услуг и заканчивая методами разработки транспортного законодательства. Внедрение цифровых технологий и переход на электронный документооборот на транспорте уже осуществляются, способствуя повышению эффективности перевозок и управления ими. Они открывают также новые возможности для предоставления услуг и опережающего развития. Повышение темпов успешного внедрения инноваций в инфраструктуру, транспортные средства и управление мобильностью сделает интермодальные перевозки более безопасными и бесперебойными.

23. Инфраструктура, позволяющая обеспечить интермодальную состыкованность, является важным первым шагом, однако не стоит также забывать о необходимости связанности услуг и облегчения пересечения границ для бизнеса и людей. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны несут более высокие торговые издержки, обусловленные небольшой пропускной способностью транзитных участков и пунктов пересечения границ, поэтому интермодальность может значительно помочь общинам и странам встроиться в глобальные производственные цепочки.

24. Его Превосходительство г-н Абдулла бен Мухаммед Бельхейф ан-Нуайми, министр по развитию инфраструктуры Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ), подробно рассказал о том, как его страна, по согласованию со своими соседями, диверсифицировала свой транспортный сектор благодаря активному развитию железнодорожной инфраструктуры. Построив новые железнодорожные линии протяженностью 264 км, ОАЭ смогли отказаться от использования около 1 000 грузовиков на своих дорогах, что позволило сделать транспортный сектор более безопасным и экологичным. Вместе с тем он подчеркнул, что в контексте интермодальности было бы ошибкой ориентироваться лишь на старые виды транспорта, поскольку на горизонте постоянно появляются новые транспортные средства. Так, он обратил особое внимание на развитие технологии беспилотных летательных аппаратов: хотя в настоящее время они еще не могут перемещать тяжелые грузы, эта технология эволюционирует быстрыми темпами.

25. Г-н Джумагельди Гараев, заместитель министра автомобильного транспорта Туркменистана, отметил, что в соответствии с общей политикой Туркменистана, основанной на принципах позитивного нейтралитета и направленной на развитие широкого международного сотрудничества, Туркменистан инициировал три резолюции Генеральной Ассамблеи по транспорту, последняя из которых носит название «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития» (A/RES/72/212) и была принята 20 декабря 2017 года. Кроме того, он подчеркнул, что в последние годы Туркменистан осуществил несколько крупных региональных и трансконтинентальных проектов. Он особо отметил, что прогресс в области устойчивого транспорта вносит вклад в достижение всех целей устойчивого развития, и приветствовал работу Комитета, направленную на содействие достижению целей устойчивого развития.

26. Г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), обратил внимание на то, что мультимодальность важна не сама по себе, а в большей мере потому, что она может быть использована для

поиска наиболее эффективных и наименее дорогостоящих вариантов организации перевозок, позволяя тем самым расширить логистические цепочки и задействовать разрозненные элементы инфраструктуры с максимальной возможной отдачей. Г-н де Претто высказал убедительные аргументы в пользу интермодальности, приведя в качестве примера пятидневную экономию времени в случае перевозки МДП по интермодальному торговому коридору, связывающему Европу с Ближним Востоком. Г-н де Претто подчеркнул также преимущества использования eTIR и eCMR в процессе перехода на цифровой документооборот на грузовом транспорте и выгоды для интермодальных перевозок.

27. Г-н Сандакдордж Эрдэнэбилег (КВПНРС ООН) отметил важное значение интермодальных перевозок и транспорта в целом для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), которые сталкиваются с особыми трудностями и потребностями в силу своего географического положения и изолированности от мировых рынков. Вследствие этих проблем уровень развития РСНВМ примерно на 20% ниже, чем это было бы в том случае, если бы они имели выход к морю. Одна из конкретных целей Венской программы действий заключается в том, чтобы существенно улучшить состыкованность интермодальных перевозок для обеспечения эффективной интермодальной перевалки грузов. Достижение целей устойчивого развития может быть успешным только в том случае, если уязвимым странам будет уделено достаточно внимания и никто не будет проигнорирован.

28. Г-н Ральф-Чарли Шульце, Председатель Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), высказал тезис о том, что интермодальные/комбинированные перевозки являются ответом на те вызовы, которые возникают в связи с организацией грузовых перевозок на более длинные расстояния. Г-н Шульце определил «узкие места» интермодальных перевозок в Европе, начиная с недостаточной физической пропускной способности и заканчивая национальными правилами и расхождениями между нормативной базой и правоприменительной практикой, а затем продемонстрировал, что интермодальный подход может позволить добиться желаемых устойчивых транспортных решений в том случае, если будут созданы надлежащие условия.

### **С. Группа III: КВТ – центр обслуживания конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта: преимущества согласованного на международном уровне регулирования в секторе внутреннего транспорта**

29. Обсуждения в рамках этой группы касались глобальных мегатенденций: в 2011 году численность населения мира достигла 7 млрд человек, а в 2030 году в зависимости от изменения будущих коэффициентов рождаемости численность мирового населения должна превысить 8 млрд человек в случае сценария с низким коэффициентом рождаемости либо составит почти 9 млрд человек в случае сценария с высоким коэффициентом рождаемости. В дополнение к росту населения на глобальном уровне наблюдаются высокие уровни урбанизации и ускорения миграции. Численность городского населения в мире приближается сегодня к 3,9 млрд и в 2050 году должна, по прогнозам, достичь 6,3 млрд, причем около 90% этого роста придется на городские районы Африки и Азии.

30. В отношении мобильности пассажиров задача состоит в развитии устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта, включая велосипедное и пешеходное движение, а также комплексные услуги, облегчающие и стимулирующие использование этих видов транспорта пассажирами. С учетом того что к 2030 году шесть из десяти человек будут жить в городах, необходимо определить стратегии и политику, направленные на стимулирование устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта. Одним из ключевых элементов необходимого сочетания мер политики является отход от использования индивидуального автотранспорта в целях снижения загрязнения, перегруженности дорог и рисков с точки зрения безопасности. Мобильность как услуга может при определенных условиях стать ключом к достижению этой цели.

31. Его Превосходительство г-н Акхом Темпиттайапайсит, министр транспорта Таиланда, подчеркнул, что не следует рассматривать перевозку грузов отдельно от перевозки людей, поскольку в конечном счете в обоих случаях будет использоваться одна и та же инфраструктура, поэтому процессы их планирования не могут осуществляться отдельно друг от друга. Для интеграции развития транспортной системы Министерство транспорта Таиланда приняло концепцию «Единый транспорт». Для обеспечения бесперебойной интермодальной пассажирской мобильности в качестве приоритетных были выделены следующие три аспекта: пассажирские услуги для поддержания интермодальной мобильности; конструкционные аспекты железнодорожных вокзалов, аэропортов и портов, позволяющие осуществлять пересадки с одного вида транспорта на другой; универсальный дизайн и дополнительные услуги для обеспечения удобства пассажиров.

32. Его Превосходительство г-н Квеку Офори Асиама, министр транспорта Ганы, рассказал о планах и задачах по значительному развитию инфраструктуры в Гане и подчеркнул, что «для многих стран, особенно на Африканском континенте, наземные перевозки являются основным двигателем роста, промышленной революции и экономической деятельности». В этом контексте Гана начала стимулировать рост железнодорожных перевозок и перевозок внутренним водным транспортом в целях создания более сбалансированной и экологичной транспортной системы.

33. Г-н Джери Бальмер, заместитель директора и руководитель Отдела по вопросам политики Федерального управления транспорта Швейцарии, отметил, что для Швейцарии постоянно растущая интенсивность автомобильного движения является крупной проблемой. Поэтому усилия по стимулированию мультимодальной мобильности могут оказать существенную помощь в ее решении. Для того чтобы мультимодальная мобильность стала реальностью, Швейцария планирует такие шаги, как обнародование данных о мобильности, открытие систем продаж на общественном транспорте для третьих сторон и принятие мер для поощрения заинтересованных сторон к сотрудничеству.

34. Г-н Дионисио Гонсалес, директор Международного союза общественного транспорта (МСОТ), указал на то, что разработка и реализация успешной городской стратегии опираются на пять ключевых принципов: общее видение, эффективное управление и регулирование, долгосрочная политическая приверженность, прочная увязка с территориальным планированием и экономическим развитием и стабильный механизм финансирования. Здесь не существует волшебных рецептов, но интермодальный подход является одним из ключевых компонентов устойчивой мобильности и явно задает приоритеты с точки зрения конкурентоспособности, доступности, инклюзивности, устойчивости и гендерной сбалансированности. Г-н Гонсалес сделал вывод о том, что ключевое значение имеют мобильность как услуга и экономика совместного потребления – если мы сможем найти правильную бизнес-модель, включая все аспекты регулирования, – однако основой мобильности в крупных городах должен оставаться общественный транспорт.

35. Г-жа Карен Ванклюзен, Генеральный секретарь сети «Полис», обратила особое внимание на изменение роли местной власти для стимулирования мультимодальности и интермодальности в обеспечении транспортных услуг. В этом контексте г-жа Ванклюзен подчеркнула возможности и риски, связанные с реализацией концепции «мобильность как услуга», и в частности роль городов в этом процессе.

36. Г-н Анри Гурджи, руководитель Управления стратегического планирования, координации и партнерств Международной организации гражданской авиации (ИКАО), высказался в поддержку авиации как одного из средств для достижения целей устойчивого развития. Он подчеркнул необходимость комплексного и экологически устойчивого транспортного планирования аэропортов и городских агломераций для максимального увеличения выгод с точки зрения общего социально-экономического развития стран. Узловые аэропорты, отвечающие концепции устойчивости, учитывают принцип корпоративной социальной ответственности и являются неотъемлемой частью интермодальной сети, обеспечивающей устойчивую мобильность.



## V. Выводы и роль Комитета в содействии интермодальности

37. С момента своего создания в 1947 году КВТ играет ведущую роль в деле упрощения международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышения их конкурентоспособности. Это достигается главным образом за счет стимулирования развития согласованных международных сетей инфраструктуры и разработки единообразных и упрощенных процедур пересечения границ и стандартизированных международных правил и положений для обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок автомобильным, железнодорожным, внутренним водным и интермодальным транспортом.

38. Интермодальность грузовых и пассажирских перевозок рассматривается в рамках нескольких рабочих групп КВТ. Усилия по стимулированию интермодальных связей включают в себя:

- конвенции, способствующие облегчению международных перевозок и мобильности в автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и интермодальном сообщении и перевозку опасных грузов, а также соглашения по инфраструктуре (Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП));
- другую деятельность, в частности генеральные планы по проектам Трансьвропейской автомагистрали (ТЕА), Трансьвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), а также национальные генеральные планы в области грузоперевозок и логистики и создания интермодальных транспортных терминалов;
- аналитическую работу, включая рабочие совещания, исследования и публикации на тему интермодальности по следующим аспектам: упрощение процедур пересечения границ, устойчивая городская мобильность и общественный транспорт;
- другие конвенции, направленные на содействие связанности услуг, развитию транспорта и облегчению пересечения границ, такие как Конвенция МДП 1975 года, Конвенция о согласовании 1982 года и проект eTIR.

39. По итогам сообщений, выступлений и обсуждений, состоявшихся в ходе сегмента высокого уровня по вопросам политики, Комитет одобрил результаты сегмента по вопросам политики. Комитет выразил решительную поддержку использованию комплексного подхода к развитию всех видов внутреннего транспорта, который основан на практическом передовом опыте успешной разработки и внедрения инновационных решений, способствующих устойчивой мобильности на разных видах транспорта, и может быть полезным для жителей развитых и развивающихся стран. Комитет решил опубликовать краткий отчет об обсуждениях в виде выводов координатора в приложении к полному докладу Комитета о работе сессии. И наконец, Комитет просил свои вспомогательные органы принять во внимание соответствующие итоги обсуждений.

## Приложение II

### **Доклад о работе восьмого совещания председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту**

**Представлено Председателем Комитета по внутреннему транспорту**

#### **I. Введение**

1. Восьмое совещание председателей состоялось 21 февраля 2018 года.
2. На совещании присутствовали председатели и заместители председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов правовых документов, члены Бюро и делегаты от правительств Договаривающихся сторон, участвовавших в работе сессии Комитета. В целом в нем приняли участие 111 представителей из 52 стран, в том числе от 18 государств, не являющихся членами ЕЭК, и Европейской комиссии, а также 23 председателя и заместителя председателя.
3. В этом году совещание было посвящено дальнейшей разработке стратегии и будущих направлений деятельности Комитета, а также определению сроков для ее принятия.
4. Обсуждения проводились на основе неофициального документа № 1. Кроме того, Комитет имел возможность рассмотреть справочный доклад по стратегии КВТ ЕЭК ООН (ECE/TRANS/272 (Future)). В резолюции министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности» (ECE/TRANS/2017/2) от 21 февраля 2017 года Комитету предлагается наладить стратегический диалог и разработать стратегию КВТ, которая учитывала бы содержащиеся в резолюции решения. На своей семьдесят девятой сессии Комитет приветствовал и одобрил резолюцию министров 2017 года.
5. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.
6. Участники совещания согласились с тем, что после одобрения делегатами, присутствовавшими на этом заседании с ограниченным участием, резюме обсуждения будет изложено в виде записки Председателя, которая будет прилагаться к докладу КВТ.

#### **II. Разработка стратегии**

7. В ходе обсуждений был достигнут консенсус по вопросу о признании растущей глобальной роли Комитета и правовых инструментов, а также о меняющихся глобальных институциональных и нормативно-правовых условиях. Было также признано, что расширяется и круг проблем, связанных с развитием, рентабельностью и экологичностью транспорта, и что их решение приобретает во многих частях мира решающее значение, поэтому становится насущной необходимостью определить надлежащую роль для КВТ.
8. Таким образом возник круг возможностей и проблем, которые задают основные параметры для достижения требуемых изменений в стратегическом направлении работы Комитета, а именно:
  - глобальные соглашения, которые являются движущей силой для глобальной политики по преобразованию пути развития: КВТ следует вносить вклад в их функционирование и оказывать им поддержку;

- технологии, например интеллектуальные транспортные системы, компьютеризация и автоматизация;
  - продолжающийся кризис в области безопасности дорожного движения;
  - глобальные мегатенденции, в частности демографическая динамика и урбанизация;
  - повышение спроса на транспортные услуги, например в городской среде;
  - пробелы в инфраструктуре и достаточные глобальные инвестиции в инфраструктуру.
9. Эти общие тенденции можно сгруппировать по 6 темам.

#### **A. Институциональные аспекты (КВТ, его вспомогательные органы и правовые документы)**

10. С учетом возрастающей глобальной роли Комитета и правовых документов обсуждения в значительной мере были посвящены последним. В частности, несколько участников упомянули открытие этих инструментов для всех государств – членов Организации Объединенных Наций, насколько это возможно, и их универсализацию. Была выражена твердая поддержка присоединения большего числа государств, не являющихся членами ЕЭК, и расширению географического охвата. Среди прочих идей для возможной реализации было предложено изменить названия некоторых конвенций, с тем чтобы они лучше отражали их глобальный охват, и тем самым облегчить присоединение стран, не являющихся членами ЕЭК. Активную поддержку получила также идея по мере необходимости разрабатывать новые правовые документы. Наконец, в дополнение к обсуждению вопроса о расширении присоединения была подчеркнута важность содействия эффективному осуществлению конвенций.

11. Участники подчеркнули необходимость открыть КВТ для Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕЭК, причем такие шаги могут предприниматься параллельно с увеличением количества рабочих групп, которые будут отвечать за будущие глобальные конвенции. В качестве глобального регулятивного центра в области устойчивого внутреннего транспорта КВТ должен возглавить новаторские инициативы, отразив это в своем КВ и соответствующих мандатах, и деятельность по изменению политики в области внутреннего транспорта, что способствовало бы также устойчивому развитию в регионе ЕЭК и во всем мире. Кроме того, было признано, что эти идеи могут вызвать либо обусловить изменения в функционировании КВТ и его вспомогательных органов и в организации их деятельности.

12. Были также кратко рассмотрены программные аспекты работы Комитета, при этом участники указали на необходимость обеспечения сбалансированности региональных и глобальных проблем и приоритетов в программе работы Комитета. Было отмечено, что на момент обсуждения бюджет и программа работы отражали главным образом региональные приоритеты.

#### **B. Концепция, главная задача и стратегические цели**

13. Все выступавшие представители государств-членов безоговорочно поддержали концепцию, главную задачу и стратегические цели Комитета. Была подчеркнута необходимость учета в этой стратегии региональных направлений работы КВТ, с тем чтобы она соответствовала его нынешним программным рамкам и функциям.

14. Многие делегации поддержали стремление вносить вклад в реализацию целей устойчивого развития в качестве одной из стратегических целей Комитета.

## **С. Сроки**

15. Подавляющее большинство участников сошлись во мнении, что Комитету следует принять свою новую стратегию и ожидаемые результаты в 2019 году (см. также раздел D).

## **D. Практические результаты для восьмидесяти первой сессии**

16. Следующие практические результаты должны быть представлены Комитету для утверждения на его восьмидесяти первой ежегодной сессии в 2019 году:

- a) стратегия до 2030 (и далее) и план действий/«дорожная карта» для КВТ;
- b) пересмотренный круг ведения (КВ) для Комитета.

## **E. Ресурсы, финансовая стратегия**

17. Вопрос о ресурсах был сочтен важным, но не основным предметом обсуждений. Была отмечена необходимость наращивания ресурсов и потенциала в свете потребностей, возникших в результате увеличения числа присоединившихся государств и усилий, предпринимаемых по высокоприоритетным направлениям, а также необходимость расставлять приоритеты в работе Комитета в зависимости от различных сценариев финансирования с учетом увеличенных/стабильных/сокращенных объемов ресурсов. Одна из делегаций предложила, чтобы на данном этапе бюджет отражал региональные приоритеты.

## **F. Приоритеты**

18. Большая часть мероприятий ориентирована на приоритеты. Большинство государств-членов и председателей поддержали существующие приоритеты (неофициальный документ № 1), а также некоторые новые приоритеты:

a) обслуживание юридически обязательных документов и поддержка расширения присоединения, особенно государств, не являющихся членами ЕЭК. Основные аспекты:

- i) работа по обслуживанию конвенций: «обеспечение актуальности»;
- ii) «универсализация» конвенций;
- iii) расширение географического охвата;
- iv) безопасность дорожного движения, включая окончание Десятилетия действий Организации Объединенных Наций, необходимость заполнения пробелов и потребность в новом комплексе целей на следующее десятилетие;
- v) правила в области транспортных средств;
- vi) упрощение процедур пересечения границ;
- vii) опасные грузы;
- viii) скоропортящиеся пищевые продукты;

b) переход на цифровые технологии: база данных для обмена документацией в целях официального утверждения типа, e-CMR, e-TIR;

c) электромобильность;

d) регулирование в области автономных транспортных средств: в большинстве выступлений прозвучала поддержка более смелого подхода;

e) новые правовые документы, учитывающие не только текущие, но и будущие потребности государств-членов;

f) центр для соглашений по инфраструктуре (СМА, СЛКП, СМЖЛ, СМВП).

19. В ходе обсуждения представители государств-членов и председатели предложили следующие новые приоритеты (не вошли в неофициальный документ № 1):

a) цели устойчивого развития в области окружающей среды: задачи КВТ в увязке с большинством целей устойчивого развития распределяются по различным рабочим группам. Недостающие направления деятельности, которые надлежит укреплять, включают устойчивую транспортную политику, городской и сельский транспорт, безопасность и социальные вопросы, кроме безопасности дорожного движения;

b) статистика;

c) транспортные сети и коридоры: были отмечены коридоры «Виа Карпатия» и коридоры между Европой и Азией;

d) необходимость уделения более пристального внимания конкретным видам транспорта: различные виды транспорта сталкиваются с разными проблемами, что нужно учитывать в стратегии КВТ.

### III. Последующая деятельность по итогам восьмого совещания

20. По итогам этих обсуждений Комитет **высоко оценил** организацию восьмого совещания председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания с ограниченным участием только для представителей правительств, для целей разработки стратегии Комитета до 2030 года и **постановил**, что резюме обсуждений в виде записки Председателя будет включено в доклад Комитета в качестве приложения после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании.

21. При рассмотрении стратегии КВТ до 2030 года Комитет **высказался за продолжение дискуссии** по неофициальному документу № 1. В этой связи он **приветствовал** обсуждения, состоявшиеся в рамках закрытого заседания с участием договаривающихся сторон – членов ЕЭК и договаривающихся сторон, не входящих в состав ЕЭК.

22. Комитет **дал указания** Бюро КВТ продолжать разработку стратегии КВТ на инклюзивной основе при содействии секретариата и **поручил**: а) представить план действий и «дорожную карту» по осуществлению для принятия на восемьдесят первой сессии Комитета в 2019 году и б) обстоятельно рассмотреть необходимые изменения для круга ведения и правил процедуры Комитета и представить их на утверждение Комитета на его восемьдесят первой годовой сессии. Комитет **предложил** рабочим группам передать свои соображения по окончании ежегодных сессий в качестве вклада в разработку стратегии и «дорожной карты» в целях их окончательного утверждения на совещании с ограниченным участием в ходе восемьдесят первой годовой сессии Комитета.