

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Программные вопросы: План по программам на 2022 год****План по программам на 2022 год****Подпрограмма 2: Транспорт****Записка секретариата\****Резюме*

В декабре 2017 года на семьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи была принята резолюция A/72/266 «Изменение парадигмы управления в Организации Объединенных Наций». В этой резолюции государства-члены утвердили предложение о переходе с двухгодичного бюджетного периода на годовой бюджетный период на экспериментальной основе начиная с бюджета по программам на 2020 год и просили Генерального секретаря провести анализ изменений в бюджетном цикле в 2022 году после завершения первого полного бюджетного цикла. Генеральная Ассамблея также постановила вновь рассмотреть вопрос о введении годового бюджета на своей семьдесят седьмой сессии с целью принятия окончательного решения.

На основе инструкций, полученных от Контролера Организации Объединенных Наций, секретариат ЕЭК подготовил предлагаемый бюджет по программам на 2022 год для подпрограммы 2 («Транспорт») и представляет его для получения замечаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Исполкому в рамках предложения по бюджету ЕЭК. Измененный соответствующим образом сводный предлагаемый бюджет по программам ЕЭК будет впоследствии представлен Комитету по программе и координации и Консультативному комитету по административным и бюджетным вопросам на их сессиях в середине 2021 года. Сделанные ими выводы и рекомендации будут представлены Генеральной Ассамблее на ее семьдесят шестой сессии в 2021 году, когда она будет рассматривать предложенный Генеральным секретарем бюджет по программам на 2022 год.

Комитет, **возможно, пожелает принять к сведению**, что информация, содержащаяся в настоящем документе, была рассмотрена Бюро КВТ на его сессии, которая состоялась 24–25 ноября 2020 года. Комитету **предлагается рассмотреть** настоящий документ **и представить свои замечания** по нему.

\* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



## I. Цель

1. Цель, достижению которой способствует осуществление данной подпрограммы, заключается в совершенствовании системы устойчивого внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и интермодальных перевозок) на региональном и глобальном уровнях путем повышения ее безопасности, экологичности, эффективности и доступности как в части грузовых перевозок, так и в части обеспечения индивидуальной мобильности.

## II. Стратегия

### A. Запланированная деятельность

2. Подпрограмма ЕЭК по транспорту осуществляется в рамках программы работы, принятой Комитетом по внутреннему транспорту, в соответствии с его ролью, закрепленной в Стратегии Комитета на период до 2030 года (см. ECE/TRANS/288/Add.2), в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, в целях содействия эффективному удовлетворению региональных и глобальных потребностей в области внутреннего транспорта. Через посредство, в частности, 20 рабочих групп, 14 административных комитетов, Комитета экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции и более чем 50 официальных и неофициальных сетей, объединяющих около 6000 зарегистрированных экспертов, подпрограмма содействует развитию устойчивых транспортных систем на региональном и глобальном уровнях.

3. Основным направлением работы в рамках подпрограммы является управление международной нормативно-правовой базой в области внутреннего транспорта, которая в настоящее время включает в себя 59 правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности, загрязнения, эффективности и действенности (нормативная функция), на основе разработки новых и обновления существующих правовых документов по мере возникновения соответствующей необходимости.

4. По просьбе государств-членов и договаривающихся сторон подпрограмма обеспечивает обслуживание институциональных платформ для национальных правительств и других ключевых заинтересованных сторон в сфере транспорта для поддержания этой нормативно-правовой базы, дополняя ее посредством ведения диалога по вопросам политики, аналитической работы, технической помощи и деятельности по наращиванию потенциала. Кроме того, подпрограмма поддерживает деятельность Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, направленной на содействие повышению безопасности дорожного движения во всем мире. В условиях чрезвычайных ситуаций, включая пандемии, в рамках подпрограммы также оказывается поддержка усилиям государств-членов по реагированию на такие чрезвычайные обстоятельства и преодолению их последствий при сведении к минимуму сбоя в функционировании национальных, региональных и международных транспортных систем и осуществлении повестки дня в области устойчивого развития. Ожидается, что эта работа будет способствовать осуществлению деятельности во всех четырех взаимосвязанных областях ЕЭК.

5. В целях содействия достижению этой цели подпрограмма будет:

а) направлена на активизацию нормотворческой и регламентирующей деятельности в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту посредством содействия разработке новых и обновления существующих документов и обеспечения того, чтобы они сохраняли

свою актуальность и оставались открытыми для всех государств — членов Организации Объединенных Наций. Ожидается, что осуществление этой деятельности поможет правительствам добиться прогресса в достижении ЦУР 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12 и 13;

b) обеспечивать в рамках пленарных сессий Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов, чтобы: их регламентирующая деятельность не отставала от передовых технологий, лежащих в основе инноваций в сфере транспорта, особенно в области интеллектуальных транспортных систем, автономных транспортных средств и цифровизации; разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к фрагментарности; и слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;

c) служить платформой для диалога по вопросам политики на ежегодной сессии Комитета по внутреннему транспорту в целях рассмотрения возникающих проблем и чрезвычайных ситуаций в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования;

d) в рамках работы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов служить институциональной платформой для поддержки региональных и межрегиональных транспортных связей, разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и транспортных коридоров.

6. В рамках подпрограммы планируется оказывать поддержку государствам-членам по вопросам, связанным с пандемией COVID-19, путем: содействия принятию на пленарных сессиях Комитета по внутреннему транспорту политических заявлений высокого уровня и/или резолюций о согласованных действиях государств-членов и договаривающихся сторон во время пандемий и других чрезвычайных ситуаций, которые усилят или позволят проводить работу Комитета по внутреннему транспорту, его вспомогательных органов и их членов по осуществлению решений и мандатов, касающихся чрезвычайных ситуаций; содействия обмену знаниями и сотрудничеству между правительствами и основными заинтересованными сторонами; повышения осведомленности о возникающих проблемах и оптимальных ответных мерах; поддержки технической адаптации юридически обязывающих документов и рамок к новым реалиям; и разработки новых руководств.

## **В. Ожидаемые результаты**

7. Ожидается, что вышеупомянутая работа позволит: а) улучшить положение в области устойчивой мобильности, а также мониторинга и оценки достижения ЦУР; б) улучшить положение в сфере внутреннего транспорта, в результате чего будут созданы более безопасные, экологически более чистые, более эффективные и доступные системы для договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту; в) повысить эффективность и устойчивость трансграничной перевозки товаров и людей.

8. Ожидается, что запланированная поддержка по вопросам, касающимся пандемии COVID-19, приведет к расширению межправительственного сотрудничества в условиях чрезвычайных ситуаций, минимизации сбоев в непрерывном осуществлении и обновлении конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, а также к обеспечению непрерывного прогресса в достижении ЦУР, о чем более подробно говорится ниже в разделе, посвященном Результату 4.

## **III. Влияние пандемии COVID-19 на осуществление подпрограммы в 2020 году**

9. Из-за пандемии COVID-19 в 2020 году в рамках подпрограммы пришлось отменить, сократить или отложить на период после 2020 года ряд ключевых совещаний и переговоров. Несмотря на то что цели, предусмотренные в рамках

результатов 2 и 3 и частично отражающие работу в рамках этой подпрограммы во всем мире, были достигнуты/перевыполнены, пандемия COVID-19 и нехватка ликвидных средств оказали серьезное влияние на осуществление запланированной в рамках подпрограммы работы в других областях, в частности поставив под угрозу ее основные активы, а именно ее организационный потенциал и нормативную деятельность. Меры по смягчению последствий, кратко обозначенные в разделе «Общая направленность», помогли обеспечить бесперебойность работы (по крайней мере по ряду направлений), хотя и не с такими темпами, которые позволили бы обеспечить устойчивость или соответствовали бы нуждам и потребностям во всем мире. На осуществление запланированной работы повлияли, в частности, следующие последствия: сессии вспомогательных рабочих групп (GRE<sup>1</sup>, GRPE<sup>2</sup>, GRSG<sup>3</sup>, GRSP<sup>4</sup> и GRVA<sup>5</sup>) по правилам в области транспортных средств проходили без синхронного перевода, их повестки дня были фактически сокращены, а решения в ходе этих сессий принимались в соответствии с процедурой «отсутствия возражений». Договаривающиеся стороны просили отменить 37 утренних заседаний продолжительностью в половину дня, с тем чтобы обеспечить возможность для участия в совещаниях представителей из разных часовых поясов. В конечном итоге в результате одновременного действия ответных мер, вызванных пандемией COVID-19, и ограничений, обусловленных нехваткой ликвидных средств, из-за которых в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве не удалось обеспечить необходимое конференционное обслуживание, в том числе синхронный перевод, в 2020 году было организовано только около 62 % запланированных заседаний и было проведено только 34 % от общего числа запланированных заседаний с устным переводом.

10. В то же время в рамках этой подпрограммы были определены новые направления деятельности по оказанию поддержки государствам-членам относительно вопросов, связанных с пандемией COVID-19, подпадающие под общую сферу охвата ее целей, а именно: создание новых платформ для обмена знаниями и содействия сотрудничеству между правительствами и основными заинтересованными сторонами в условиях чрезвычайных ситуаций, включая пандемии; повышение осведомленности о возникающих проблемах и оптимальных ответных мерах; содействие технической адаптации юридически обязывающих документов и рамок к новым реалиям; и разработка новых руководств. Работа по этим новым направлениям способствовала достижению результатов в 2020 году, что подробно отражено ниже в разделе, посвященном Результату 1.

#### IV. Нехватка ликвидных средств

11. В 2020 году нехватка ликвидных средств сказалась на осуществлении запланированных в рамках подпрограммы мероприятий и деятельности. В частности, в период с сентября по декабрь 2020 года было проведено 72 заседания с устным переводом продолжительностью в половину дня вместо в общей сложности 216 заседаний, запланированных в соответствии с программой работы по данной подпрограмме. Кроме того, из-за незаполнения в Отделе по устойчивому транспорту одной вакантной должности специалиста по экономическим вопросам были ограничены возможности для выполнения своих нормативных функций Комитетом по внутреннему транспорту и его вспомогательным Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств.

<sup>1</sup> Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации.

<sup>2</sup> Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды.

<sup>3</sup> Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности.

<sup>4</sup> Рабочая группа по пассивной безопасности.

<sup>5</sup> Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам.

## V. Результат 1: Использование приобретенных знаний о COVID-19 для улучшения обслуживания и внедрения правовых документов в области внутреннего транспорта (новый результат для 2020 года)

### Выполнение программы в 2020 году

12. Непрерывное осуществление запланированной в рамках подпрограммы «Транспорт» деятельности в соответствии с программой работы, принятой Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ), имеет важное значение для внедрения, развития и постоянного обновления международной нормативно-правовой базы в области внутреннего транспорта, которая в настоящее время включает в себя 59 правовых документов Организации Объединенных Наций, относящихся к сфере компетенции КВТ. Эта работа способствует развитию во всем мире устойчивых транспортных систем, которые являются более безопасными, экологически более чистыми, более эффективными и доступными как для грузовых перевозок, так и для обеспечения индивидуальной мобильности.

13. Пандемия COVID-19 и нехватка ликвидных средств привели к усилению потребности государств-членов и договаривающихся сторон в поддержке для выполнения их обязательств по правовым документам и получения необходимых руководящих указаний в отношении имплементационного законодательства. Характерным примером такой ситуации является отмена в июне и июле 20 официальных трехчасовых заседаний двух глобальных органов, обслуживаемых ЕЭК, а именно двух подкомитетов Комитета ЭКОСОС по ПОГ и СГС<sup>6</sup>. Деятельность этих органов отличается глобальным охватом и осуществляется с устным переводом на пять языков (английский, испанский, китайский, русский и французский). Обсуждения и решения этих органов оказывают в глобальном масштабе глубокое воздействие на обеспечение безопасности и охраны окружающей среды на всех видах транспорта, а также на обеспечение безопасности на рабочем месте и безопасности потребителей. Подобные решения нельзя принимать в рамках неофициального формата. Эта ситуация в значительной степени стимулировала поиски альтернативных вариантов, в том числе путем внедрения новых технологий, с тем чтобы эти и другие регулирующие органы могли максимально продвинуться в своей деятельности, даже если речь идет только о критически важных для их функционирования вопросах, с целью свести к минимуму негативные последствия для имплементационного законодательства во всем мире.

14. В рамках подпрограммы были подготовлены меры реагирования, в том числе связанные с разработкой и внедрением нового поколения правовых документов в поддержку цифровизации/компьютеризации процедур перевозки и пересечения границ, а также с развертыванием существующих механизмов и сетей в целях ускорения темпов восстановления экономики договаривающихся сторон в период после окончания пандемии COVID-19 для поддержки усилий государств-членов по обеспечению устойчивого характера экономического восстановления. Эти меры включают в себя внедрение и ускорение цифровизации/компьютеризации существующих правовых документов в области транспорта и процедур пересечения границ, таких как eTIR и eCMR. Договаривающиеся стороны МДП положительно

---

<sup>6</sup> Комитет экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции; Подкомитет экспертов Экономического и Социального Совета по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции; Подкомитет экспертов Экономического и Социального Совета по перевозке опасных грузов.

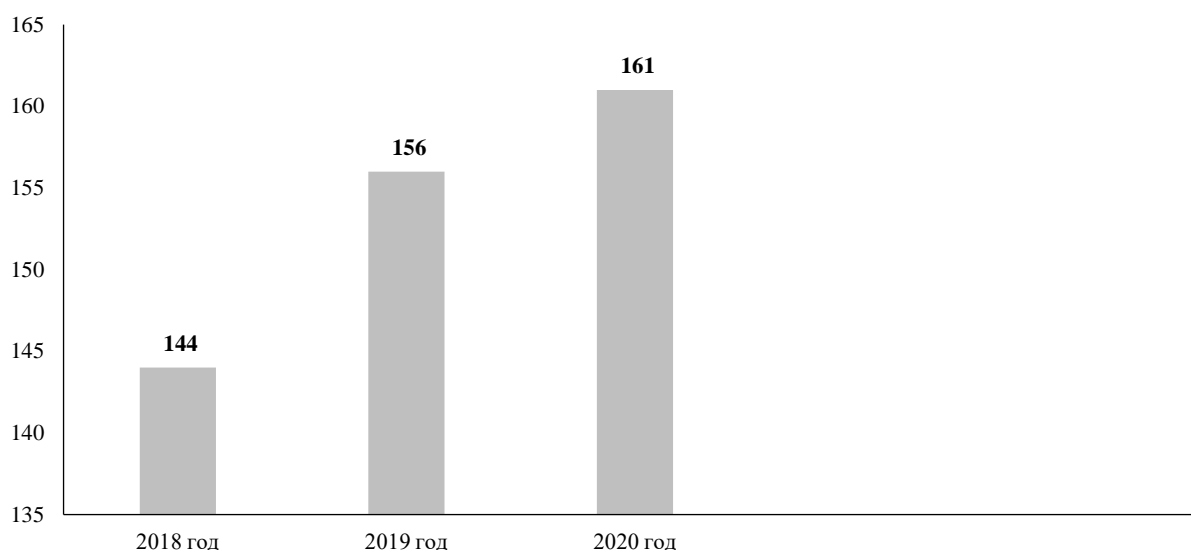
восприняли ускорение развития международной системы eTIR и ее популяризации в качестве инструмента, позволяющего осуществлять безбумажные, бесперебойные и бесконтактные операции по пересечению границ при одновременном сохранении границ открытыми в условиях обеспечения защиты водителей и таможенных сотрудников от заражения вирусной инфекцией. К настоящему времени 16 договаривающихся сторон уже официально обратились с просьбой о подключении к международной системе eTIR, в то время как Европейская комиссия (28 государств — членов Европейского союза) уже провела ряд совещаний, на которых были проанализированы вопросы взаимодействия международной системы eTIR и новой компьютеризированной системы транзита (НКТС) Европейского союза. Кроме того, опираясь на сеть государств-членов/договаривающихся сторон и ключевых заинтересованных сторон из числа представителей транспортной отрасли, созданную в соответствии с основополагающими правовыми документами, в рамках подпрограммы был создан Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19. Этот центр представляет собой платформу, позволяющую получать актуальную информацию о текущем положении дел в 174 государствах — членах ООН, в том числе об их национальной практике и мерах, принятых в ответ на пандемию. За последние четыре месяца в Центре мониторинга было зарегистрировано 106 000 отдельных обращений из 207 стран и регионов мира.

*Прогресс в достижении цели и показатель результативности работы*

15. Вышеупомянутая работа способствовала достижению поставленной цели, о чем свидетельствует рост числа стран, присоединившихся к этим документам, представленный на диаграмме I ниже.

Диаграмма I

**Число новых государств-членов, присоединившихся к правовым документам в области транспорта и упрощения процедур пересечения границ (КДПГ, eCMR и МДП), 2018–2020 годы**



## **VI. Результат 2: Совершенствование нормативно-правовой базы для регулирования устойчивых систем внутреннего транспорта (этот результат был отражен в плане по программам на 2020 год — A/74/6 (разд. 20))**

### **A. Выполнение программы в 2020 году**

16. В 2020 году на основе осуществления Стратегии Комитета по внутреннему транспорту до 2030 года в рамках подпрограммы были активизированы усилия с целью поддержать развитие устойчивых транспортных систем на международном уровне и обеспечить, чтобы осуществляемые в ее контексте мероприятия приносили дополнительную пользу другим регионам в их собственных усилиях по снижению уровня смертности и травматизма на дорогах; улучшить экологические показатели систем внутреннего транспорта, в том числе в сфере перевозки скоропортящихся пищевых продуктов; и повысить эффективность и транспортную связанность, в том числе благодаря цифровизации и переходу на электронный документооборот в транспортной отрасли. При реализации подпрограммы также была оказана поддержка участию стран, не входящих в регион ЕЭК, в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов. Кроме того, были расширены масштабы информационно-просветительской деятельности и деятельности по наращиванию потенциала, в том числе через посредство партнерств со структурами системы Организации Объединенных Наций и внешними заинтересованными сторонами и на основе участия в региональных и глобальных инициативах.

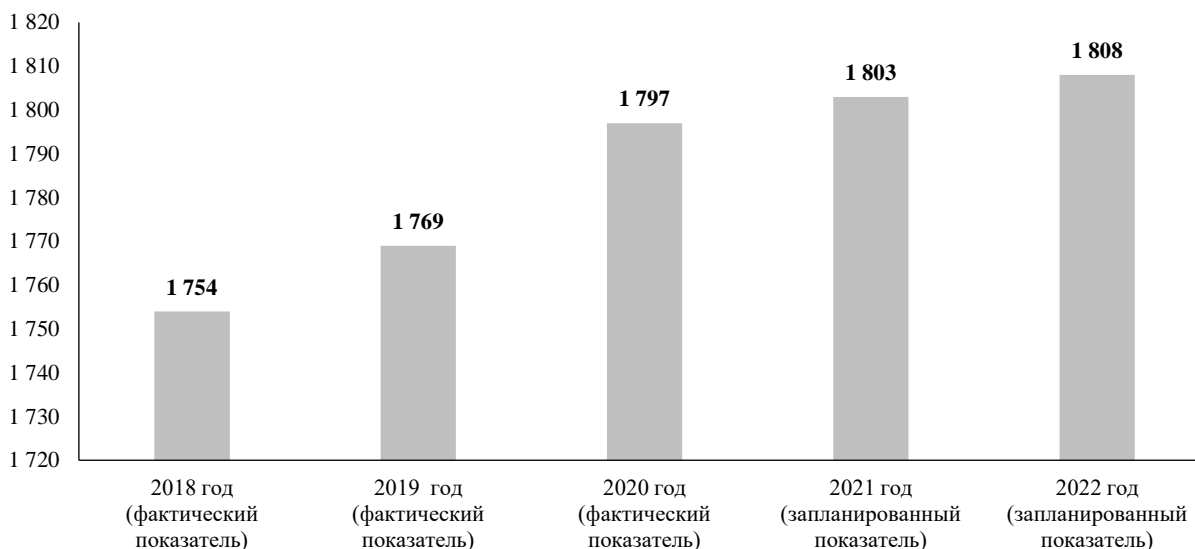
17. Вышеупомянутая работа способствовала росту числа стран, присоединившихся к конвенциям и соглашениям, относящимся к сфере охвата подпрограммы, в результате чего в 2020 году общее число договаривающихся сторон достигло 1797, превысив запланированный показатель в 1755 договаривающихся сторон, предусмотренный в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год.

### **B. План по программам на 2022 год**

18. В рамках подпрограммы в соответствии с ее мандатом будет продолжена работа, связанная с совершенствованием нормативно-правовой базы для регулирования устойчивых систем внутреннего транспорта. Для содействия достижению поставленной цели планируется продолжить активизацию усилий с целью поддержать развитие устойчивых транспортных систем на международном уровне и обеспечить, чтобы осуществляемые в ее контексте мероприятия приносили дополнительную пользу другим регионам в их собственных усилиях по снижению уровня смертности и травматизма на дорогах; улучшить экологические показатели систем внутреннего транспорта, в том числе в сфере перевозки скоропортящихся пищевых продуктов; и повысить эффективность и транспортную связанность, в том числе благодаря цифровизации и переходу на электронный документооборот в транспортной отрасли. Планируется, что эти цели будут достигаться посредством осуществления в рамках подпрограммы Стратегии Комитета по внутреннему транспорту до 2030 года, в частности за счет ускорения модернизации и обновления соответствующих правовых документов, поощрения участия стран, не входящих в регион ЕЭК, в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов и расширения масштабов информационно-просветительской деятельности и деятельности по наращиванию потенциала, в том числе путем укрепления партнерств со структурами системы Организации Объединенных Наций и внешними заинтересованными сторонами и на основе участия в региональных и глобальных инициативах. Ожидаемый прогресс представлен в обновленном показателе для оценки работы ниже (см. диаграмму II).

Диаграмма II

**Показатель для оценки работы: Общее число договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта, находящихся в ведении Европейской экономической комиссии**



**VII. Результат 3: Увеличение числа новых государств — членов Организации Объединенных Наций, присоединившихся к нормативно-правовой базе для регулирования устойчивых систем внутреннего транспорта (этот результат был отражен в плане по программам на 2021 год — A/75/6 (разд. 20))**

**A. Выполнение программы в 2020 году**

19. В 2020 году в рамках подпрограммы была активизирована информационно-просветительская деятельность, особенно в области безопасности дорожного движения, в целях увеличения числа *новых* государств — членов Организации Объединенных Наций, впервые присоединившихся к нормативно-правовой базе для регулирования устойчивых систем внутреннего транспорта. При этом была также продолжена целенаправленная работа по внесению поправок в поддержку дальнейшей глобализации правовых документов, относящихся к сфере ее ведения, в целях облегчения присоединения к ним новых государств. Кроме того, в рамках подпрограммы проводились или поддерживались рабочие совещания по наращиванию потенциала и обзоры страновой политики, в ходе которых была продолжена работа по разъяснению преимуществ имплементации, особенно для государств — членов ООН, которые до 2020 года не являлись договаривающимися сторонами ни одного из правовых документов, относящихся к сфере ее ведения.

20. Вышеупомянутая работа способствовала присоединению в 2020 году двух новых государств — членов Организации Объединенных Наций (Гондураса и Бруней-Даруссалама) к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, в результате чего общее число государств — членов Организации Объединенных Наций, являющихся договаривающимися сторонами по меньшей мере одной конвенции Организации Объединенных Наций, относящейся к сфере охвата подпрограммы, достигло 150 из 193, что превышает запланированный показатель в 149, предусмотренный в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год.

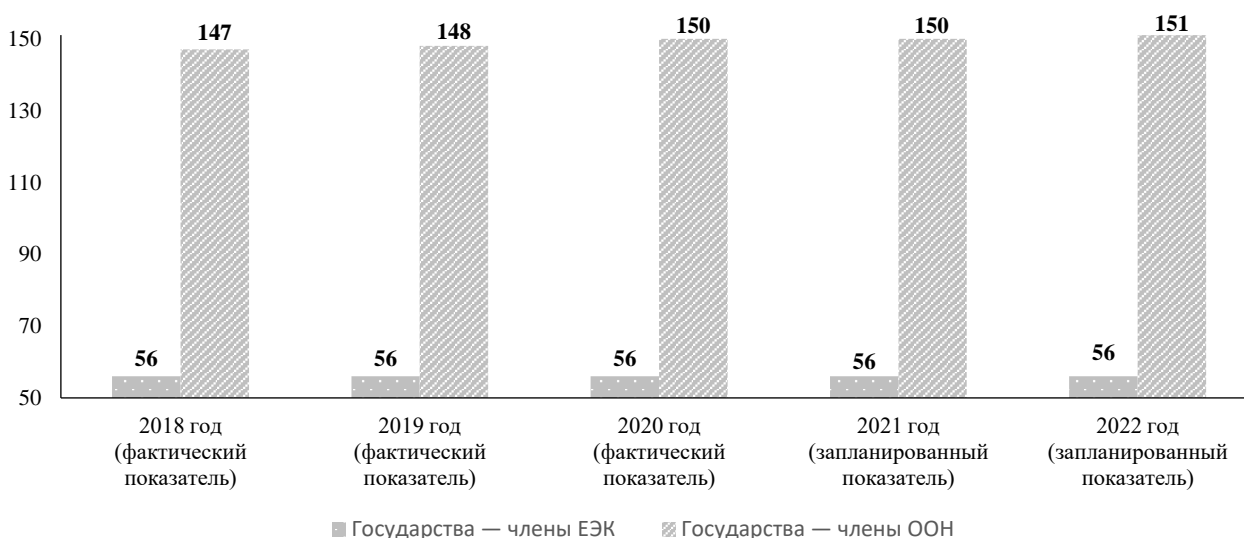


## В. План по программам на 2022 год

21. В рамках подпрограммы в соответствии с ее мандатом будет продолжена работа, связанная с увеличением числа новых государств — членов Организации Объединенных Наций, присоединившихся к нормативно-правовой базе для развития более безопасных, экологически более чистых и более эффективных систем внутреннего транспорта. Для содействия дальнейшему прогрессу в достижении поставленной цели будет активизирована информационно-просветительская деятельность, в том числе с привлечением основных партнеров, в целях увеличения числа новых государств — членов Организации Объединенных Наций, которые становятся договаривающимися сторонами конвенций, относящихся к сфере ее ведения. В рамках подпрограммы будет также продолжена дальнейшая глобализация относящихся к ней правовых документов, что облегчит присоединение к ним новых государств и повысит привлекательность этих правовых документов. Кроме того, в рамках подпрограммы будут организовываться или поддерживаться рабочие совещания по наращиванию потенциала и обзоры страновой политики, в ходе которых будет продолжена работа по разъяснению преимуществ имплементации, особенно для государств — членов ООН, которые до 2020 года не являлись договаривающимися сторонами ни одного из правовых документов, относящихся к сфере ведения подпрограммы. Ожидаемый прогресс представлен в обновленном показателе для оценки работы ниже (см. диаграмму III).

Диаграмма III

**Показатель для оценки работы: Общее число государств — членов Европейской экономической комиссии и государств — членов Организации Объединенных Наций, являющихся договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, находящихся в ведении Комиссии**



## VIII. Результат 4: Укрепление нормативно-правовой поддержки в области безопасности дорожного движения, способствующей снижению смертности и травматизма в результате ДТП во всем мире (новый результат для 2022 года)

### А. План по программам на 2022 год

22. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов, международное сообщество не смогло достичь к 2020 году ЦУР в области

безопасности дорожного движения, поскольку число случаев смерти и травматизма на дорогах во всем мире не уменьшилось, а увеличилось. В 2020 году усилия мирового сообщества и Организации Объединенных Наций, направленные на признание недоработок и решение этой проблемы, ознаменовались тремя ключевыми событиями. Во-первых, руководители транспортной отрасли со всего мира встретились на третьей Глобальной министерской конференции (Стокгольм, 19–20 февраля 2020 года) для достижения глобального консенсуса в рамках Стокгольмской декларации о продолжении международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения до 2030 года. Во-вторых, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК на своей восьмидесятой второй сессии (Женева, 25–28 февраля 2020 года) принял *Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения*, которые вступили в силу 1 апреля 2020 года и в которых содержатся столь необходимые указания и руководящие принципы для государств-членов в отношении путей укрепления регуляторной поддержки в области безопасности дорожного движения. В-третьих, 31 сентября 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», в которой объявлено о начале второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, ставятся новые масштабные цели и содержится призыв к подготовке плана действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом в поддержку достижения его целей. Все три ключевых события свидетельствуют об уникальной и критически важной роли ЕЭК и соответственно подпрограммы «Транспорт» в успешном преодолении текущего кризиса и определяют мандаты для оказания более активной поддержки усилий, предпринимаемых во всем мире. Посредством принятия в 2019 году Стратегии КВТ на период до 2030 года в рамках подпрограммы был разработан всесторонний подход — регулирование, диалог по вопросам политики, анализ, укрепление потенциала и техническая помощь — к обеспечению безопасности дорожного движения в целях получения наибольшей отдачи для ее основных бенефициаров. Этот подход включает в себя:

a) проведение информационно-пропагандистской деятельности в целях увеличения числа стран, присоединившихся к основным конвенциям по безопасности дорожного движения, направленных на оказание поддержки усилий стран по созданию надежных национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения;

b) дальнейшее развитие международно-правовой базы и ее учет для производства более безопасных транспортных средств;

c) целенаправленную работу над поправками к правовым документам в целях ускорения темпов их дальнейшей глобализации, что способствует присоединению стран к правовым документам и снижению катастрофических рисков для безопасности дорожного движения;

d) национальные обзоры результативности работы в области безопасности дорожного движения и оценки национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, которые будут дополнять усилия государств-членов по укреплению их национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, помогая им среди прочего выявлять пробелы, определять приоритетность задач и направлять национальные усилия и финансовые ресурсы на осуществление высокоэффективных инвестиций, которые опираются на надежные, структурированные и последовательные результаты анализа и рекомендации. Основой и концептуальными рамками оценки систем обеспечения безопасности дорожного движения являются Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения.

#### *Извлеченные уроки и ответные меры*

23. Урок, извлеченный для данной подпрограммы, заключается в том, что, несмотря на значительные усилия, предпринятые во всем мире в течение первого Десятилетия действий, внимание было в значительной степени сосредоточено на вопросах повышения осведомленности по этой проблеме, однако гораздо меньше

внимания уделялось последовательной поддержке системного и фундаментального подхода к безопасности дорожного движения, который необходим для достижения желаемых результатов. Мировое сообщество все больше осознает тот уникальный вклад, который может внести подпрограмма по транспорту, о чем свидетельствует резолюция 74/299 Генеральной Ассамблеи. В то же время подпрограмма ограничена в своих возможностях и сталкивается с трудностями в удовлетворении новых потребностей государств-членов, в том числе в таких новых областях, как регулирование в сфере автоматизированных/автономных транспортных средств, цифровизация и интеллектуальные транспортные системы. Подпрограмма также сталкивается с необходимостью преодоления серьезного вызова в области безопасности дорожного движения, требующего активизировать ее международную нормативно-правовую работу и деятельность по оказанию государствам-членам помощи в осуществлении правовых документов Организации Объединенных Наций. Кроме того, в рамках подпрограммы необходимо будет обеспечить растущие потребности в технической поддержке Специального посланника по безопасности дорожного движения и Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

24. В этой связи при реализации подпрограммы будут приниматься всесторонние меры по поощрению участия стран, не входящих в регион ЕЭК, в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов в области безопасности дорожного движения, а также меры по расширению масштабов информационно-просветительской деятельности и деятельности по наращиванию потенциала, в том числе путем укрепления партнерств со структурами системы Организации Объединенных Наций и внешними заинтересованными сторонами и на основе участия в региональных и глобальных инициативах. Кроме того, в целях ускорения процесса повышения безопасности дорожного движения во всем мире в рамках подпрограммы будет оказываться содействие усилиям ЕЭК по мобилизации политической и стратегической поддержки в области обеспечения безопасности дорожного движения через посредство Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. В контексте принимаемых мер реагирования подпрограмма будет также способствовать выработке согласованного глобального плана действий в поддержку успешного проведения второго Десятилетия действий. Для достижения всех этих целей в рамках подпрограммы по мере возможности будут использоваться новые технологии, сводиться к минимуму сбои в непрерывном осуществлении и обновлении конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, а также обеспечиваться непрерывный прогресс в достижении ЦУР.

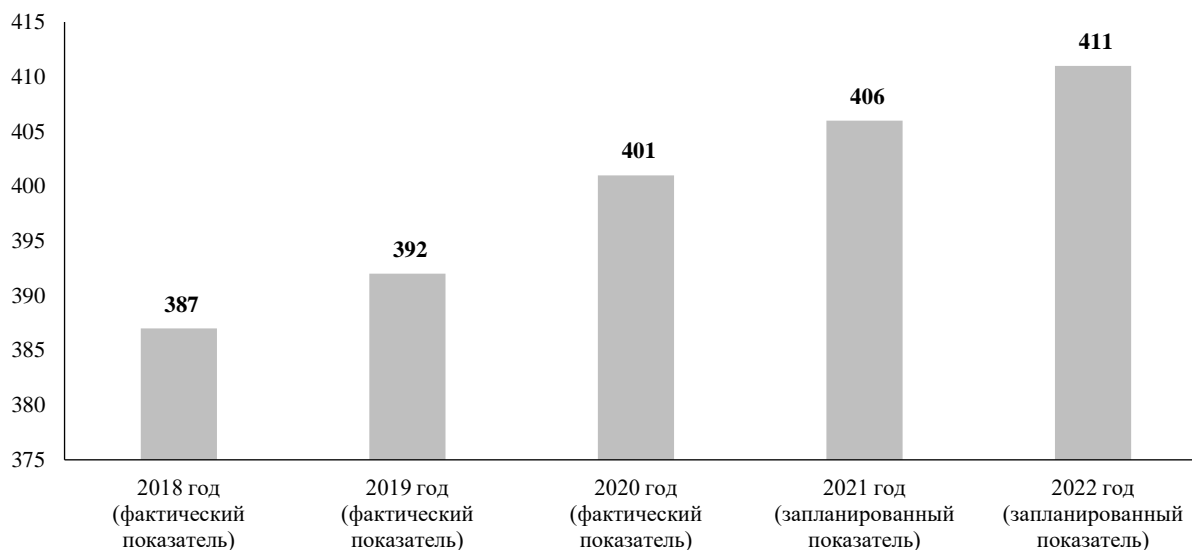
*Ожидаемый прогресс в достижении поставленной цели и показатель для оценки работы*

25. Ожидается, что такая работа будет способствовать достижению поставленной цели, о чем свидетельствует рост числа договаривающихся сторон семи основных конвенций Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения<sup>7</sup> (см. диаграмму IV).

<sup>7</sup> Конвенция 1949 года о дорожном движении; Конвенция 1968 года о дорожном движении; Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах; Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств; Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах; Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств; Европейское соглашение 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов.

Диаграмма IV

**Увеличение общего числа договаривающихся сторон основных конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения**



## IX. Мандаты директивных органов

26. В приведенном ниже списке перечислены все мандаты, предоставленные в рамках подпрограммы.

*Резолюции Генеральной Ассамблеи*

58/9	Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения
68/269	Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
69/137	Программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов
69/213	Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития
70/197	На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров
70/217	Последующая деятельность по итогам второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю
72/212	Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития
72/271	Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
73/243	Последующая деятельность по итогам второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю
74/299	Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

*Резолюции Экономического и Социального Совета*

1999/65	Преобразование Комитета экспертов по перевозке опасных грузов в Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции
2013/7	Постоянно действующая связь Европа — Африка через Гибралтарский пролив
2019/7	Работа Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции

*Решения Европейской экономической комиссии*

ECE/AC.21/2014/2	Доклад Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья о работе его четвертой сессии
ECE/TRANS/224	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят четвертой сессии («Дорожная карта ЕЭК ООН по поощрению глобальных действий ИТС-20 на 2012–2020 годы»)
ECE/TRANS/236	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят пятой сессии (Совместная декларация о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права; и Совместное заявление о дальнейшем развитии евро-азиатских транспортных связей)
ECE/TRANS/248	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят седьмой сессии
ECE/TRANS/254	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят восьмой сессии
ECE/TRANS/270	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят девятой сессии (резолуция министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности»)
ECE/TRANS/274	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его восьмидесятой сессии
ECE/TRANS/288	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его восемьдесят первой сессии (принятие резолюции министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте»; резолюция Комитета по внутреннему транспорту № 265 по вопросу о декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте» и по вопросу о содействии развитию внутреннего водного транспорта; и стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года)
V (66)	Утверждение Женевской хартии об устойчивом жилищном хозяйстве

ECE/TRANS/294	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его восемьдесят второй сессии (принятие декларации министров «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к действиям»)
<i>Решения, принятые договорными органами в рамках соглашений Организации Объединенных Наций, касающихся транспорта</i>	
E/ECE/TRANS/505/Rev.3	Соглашение 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций
ECE/RCTE/CONF/4	Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров
ECE/TRANS/132	Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах
ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125	Доклад Административного комитета Конвенции МДП 1975 года о работе его шестьдесят первой сессии (приложение II, «Совместное заявление о компьютеризации процедуры МДП»)

## X. Намеченные виды деятельности

27. В нижеследующей таблице в разбивке по категориям и подкатегориям перечислены все виды деятельности, намеченные на период 2020–2022 годов, которые будут способствовать достижению изложенной выше цели.

### Подпрограмма 2: Виды деятельности, намеченные на период 2020–2022 годов, в разбивке по категориям и подкатегориям

Категория и подкатегория	2020 год	2020 год	2021 год	2022 год
	Запланиро- ванный показатель	Фактиче- ский показатель	Запланиро- ванный показатель	Запланиро- ванный показатель
<b>A. Содействие межправительственному процессу и работе экспертных органов</b>				
<b>Документация для заседающих органов (число документов)</b>	<b>1 660</b>	<b>1 015</b>	<b>1 270</b>	<b>1 233</b>
1. Документация для Комитета по внутреннему транспорту	1331	882	1077	963
a. Комитет по внутреннему транспорту и Бюро	31	31	31	31
b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств	840	501	580	420

<i>Категория и подкатегория</i>	<i>2020 год Запланиро- ванный показатель</i>	<i>2020 год Фактиче- ский показатель</i>	<i>2021 год Запланиро- ванный показатель</i>	<i>2022 год Запланиро- ванный показатель</i>
c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	33	28	33	33
d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов	214	146	214	214
e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта и вспомогательные группы экспертов	32	20	26	26
f. Рабочая группа по статистике транспорта	14	14	14	14
g. Рабочая группа по автомобильному транспорту и вспомогательные группы экспертов	10	11	10	18
h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения и вспомогательные группы экспертов	16	16	16	40
i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту и вспомогательные группы экспертов	12	9	26	34
j. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике	11	12	15	15
k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту	47	60	41	47
l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и вспомогательные группы экспертов	71	34	71	71
2. Документация для Экономического и Социального Совета	324	128	190	265
a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	5	2	1	5
b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов	257	98	157	200
c. Подкомитет экспертов по согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	62	28	32	60
3. Документация для Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	5	5	3	5
<b>Основное обслуживание заседаний (число трехчасовых заседаний)</b>	<b>369</b>	<b>230</b>	<b>364</b>	<b>399</b>
4. Заседания Комитета по внутреннему транспорту	327	211	327	357
a. Комитет по внутреннему транспорту и Бюро	16	15	16	16
b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств	111	74	111	111
c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	8	8	8	16
d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов	58	32	68	58
e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта и вспомогательные группы экспертов	32	12	22	22
f. Рабочая группа по статистике транспорта	6	4	6	6
g. Рабочая группа по автомобильному транспорту и вспомогательные группы экспертов	6	6	6	12
h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения и вспомогательные группы экспертов	14	14	14	28
i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту и вспомогательные группы экспертов	6	6	6	18
j. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике	6	6	6	6
k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту	18	17	18	18
l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и вспомогательные группы экспертов	46	17	46	46

Категория и подкатегория	2020 год Запланиро- ванный показатель	2020 год Фактиче- ский показатель	2021 год Запланиро- ванный показатель	2022 год Запланиро- ванный показатель
5. Заседания Экономического и Социального Совета	40	17	35	40
a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	1	1	0	1
b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов	29	12	25	29
c. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	10	4	10	10
6. Заседания Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	2	2	2	2
<b>В. Генерирование и передача знаний</b>				
<b>Проекты на местах и проекты технического сотрудничества</b> (число проектов)	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
7. Проект Трансъевропейской автомагистрали «Север–Юг»	1	1	1	1
8. Проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали	1	1	1	1
<b>Семинары, рабочие совещания и учебные мероприятия</b> (число дней)	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>11</b>
9. Рабочие совещания для государственных должностных лиц и других заинтересованных сторон в регионе ЕЭК и в странах, являющихся договаривающимися сторонами правовых документов, относящихся к сфере компетенции Комитета по внутреннему транспорту, по следующим темам: интеллектуальные транспортные системы; статистика транспорта и тенденции в области транспорта; вопросы, касающиеся автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта и интермодальных перевозок; соглашения и правила в области транспортных средств	9	9	9	8
10. Семинары для национальных координаторов, экспертов, сотрудников таможенных органов и транспортной отрасли по Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и проектам Трансъевропейской автомагистрали «Север–Юг» и Трансъевропейской железнодорожной магистрали	4	4	4	3
<b>Публикации</b> (число публикаций)	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
11. Публикации по перевозке опасных грузов	3	3	3	2
12. Публикации по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов	–	–	1	1
13. Публикации по облегчению процесса организации перевозок	–	–	1	
14. Публикации по экологичным и безопасным перевозкам и сквозным вопросам	8	8	5	5
15. Публикации по правилам в области транспортных средств	1	1	1	1
16. Публикации по статистике	1	1	1	1
<b>Технические материалы</b> (число материалов)	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
17. Фактологический бюллетень «Что следует знать о ремнях безопасности»	1	1	–	–
18. Фактологический бюллетень «Что следует знать о современных системах помощи водителю»	–	–	1	–
20. Статистика транспорта: страновые обзоры	1	1	1	1
<b>С. Основная деятельность</b>				
<b>Проведение консультаций, формулирование рекомендаций и информационно-просветительская работа:</b> набор консультационных услуг для договаривающихся сторон транспортных конвенций Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении ЕЭК, в связи с правовыми документами, касающимися внутреннего транспорта; облегчения процесса организации перевозок; пересечения границ; безопасности дорожного движения; конструкции транспортных средств; перевозки опасных грузов и других специальных грузов (1).				



Категория и подкатегория	2020 год	2020 год	2021 год	2022 год
	Запланиро- ванный показатель	Фактиче- ский показатель	Запланиро- ванный показатель	Запланиро- ванный показатель

**Базы данных и цифровые материалы по вопросам, относящимся к основной деятельности:** обновление и обслуживание Международного банка данных МДП, который включает в себя перечень из 32 345 транспортных компаний, уполномоченных использовать систему МДП, и открыт для доступа пользователей из 76 договаривающихся сторон Конвенции МДП; веб-сайты МДП и eTIR, на которых за минувший год было зарегистрировано 19 232 посещения; сетевая база данных по стандартам инфраструктуры внутреннего водного транспорта; сетевая база существующих стандартов и параметров Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах; базы данных по транспортной статистике, дорожно-транспортным происшествиям, перевозкам опасных грузов, перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов, городскому транспорту и вопросам транспорта и окружающей среды; создание и обслуживание онлайн-Центра мониторинга железнодорожной безопасности; цифровизация знаков и сигналов (E-CoRSS) в соответствии с Конвенцией о дорожных знаках и сигналах; платформа электронного обучения по вопросам «умной» и устойчивой транспортной связанности.

#### D. Деятельность в области коммуникации

**Информационно-просветительские программы, специальные мероприятия и информационные материалы:** информационные материалы по правовым документам и мероприятиям в рамках подпрограммы, предназначенные для повсеместного и регионального использования.

**Внешние связи и связи со средствами массовой информации:** годовая подборка пресс-релизов о деятельности в рамках подпрограммы (1).

**Цифровые платформы и мультимедийные материалы:** цифровые платформы и мультимедийные материалы по вопросам устойчивого транспорта и мобильности (5); обновление и обслуживание веб-сайта подпрограммы, предназначенного для повсеместного и регионального использования.