



---

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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Семидесятипятилетие Комитета по внутреннему транспорту: Обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности****Проект министерской резолюции, принятой по случаю празднования семьдесят пятой годовщины создания Комитета по внутреннему транспорту и озаглавленной «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития»\***

*Мы, министры и другие главы делегаций договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, участвующие в его восемьдесят четвертой сессии, собравшиеся также для того, чтобы 22 февраля 2022 года отметить семьдесят пятую годовщину создания Комитета по внутреннему транспорту,*

*признавая уникальную роль, которую Комитет по внутреннему транспорту играл в течение последних 75 лет в качестве центра конвенций Организации Объединенных Наций, создавших и продолжающих формировать основополагающие международные нормативные рамки для внутреннего транспорта на региональном и мировом уровнях, и признавая также, что 78 процентов государств — членов Организации Объединенных Наций являются договаривающимися сторонами по меньшей мере одной из этих конвенций,*

*ссылаясь на резолюции Генеральной Ассамблеи 70/1 от 25 сентября 2015 года, озаглавленную «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», 69/213 от 19 декабря 2014 года и 70/197 от 22 декабря 2015 года о транспортной связанности и транзитных коридорах, 70/260 от 15 апреля 2016 года, 72/271 от 12 апреля 2018 года и 74/299 от 31 августа 2020 года, а также другие принимаемые на двухгодичной основе резолюции по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире; 72/212 от 20 декабря 2017 года об укреплении связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития, 74/219 от 19 декабря 2019 года об охране*

---

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



глобального климата, а также 74/306 и 74/307 от 11 сентября 2020 года о глобальных мерах реагирования на пандемию коронавирусной инфекции (COVID-19),

*ссылаясь также* на Парижское соглашение 2015 года об изменении климата и Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов,

*напоминая* о нашей приверженности выполнению министерских резолюций, одобренных Комитетом по внутреннему транспорту, а именно резолюции 2017 года о вступлении в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности, резолюции 2019 года об укреплении сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте и резолюции 2021 года о настоятельном призыве к согласованным действиям по укреплению надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях,

*подчеркивая* основополагающую роль Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, усиливающей глобальное значение работы Комитета в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, в частности для продолжения администрирования и разработки региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту, поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте, ведения регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта и содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте как важнейших шагов для устойчивого развития внутреннего транспорта,

*отмечая*, что годы, приходящиеся на период до 2030 года, были определены как десятилетие действий и свершений в интересах устойчивого развития и что устойчивый внутренний транспорт является одним из основных условий для успешной реализации Повестки дня на период до 2030 года,

*осознавая* важное значение поддержки развивающихся стран и целенаправленной разработки стратегий и нормативных рамок для обеспечения того, чтобы никто не был забыт, в соответствии с задачами и устремлениями целей устойчивого развития, направленными на то, чтобы никто и нигде не был забыт,

*признавая*, что беспрецедентное сочетание глобальных чрезвычайных ситуаций и вызовов, включая изменение климата, безопасность дорожного движения и пандемию COVID-19, угрожает сорвать реализацию Повестки дня на период до 2030 года и целей устойчивого развития,

*подтверждая* тем самым нашу решимость предпринимать шаги, необходимые для полного и своевременного осуществления Повестки дня на период до 2030 года,

*подчеркивая* в этой связи важность расширения сотрудничества между рабочими группами и другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, а также усиления синергетического взаимодействия с соответствующими направлениями деятельности в рамках структур, проектов и инициатив Комиссии,

*обращая особое внимание* на то, что такое сотрудничество и синергетическое взаимодействие должны быть направлены на достижение практических результатов в реализации целей устойчивого развития путем пропагандирования преимуществ правовых документов Комитета по внутреннему транспорту; выявления и распространения передового опыта в области внутреннего транспорта, логистики, транспортной связанности и устойчивого развития городского транспорта; уделения первостепенного внимания инициативам, направленным на обеспечение непрерывной устойчивости, мультимодальности, безопасности и качества внутреннего транспорта; осуществления новых проектов и разработки правовых документов, направленных на достижение четкого функционирования и устойчивости внутреннего транспорта в регионе Европейской экономической комиссии; активного содействия обеспечению безопасности дорожного движения; и повышения осведомленности о Комитете и его работе как внутри, так и за пределами региона Европейской экономической комиссии, а также установления взаимовыгодных партнерских отношений,

*осознавая* важность создания надежных стратегий и нормативных рамок в развивающихся странах, а также роли Комитета по внутреннему транспорту в содействии разработке рекомендаций по вопросам политики для государств-членов, направленных на повышение безопасности дорожного движения для всех участников дорожного движения,

*отмечая*, что функции Комитета по внутреннему транспорту могут включать проведение по запросу детальных обзоров существующих стратегий в области безопасности дорожного движения, а также анализ и подготовку докладов по вопросам политики, что Комитет может проводить открытые для общественности и СМИ совещания для повышения осведомленности о важных вопросах политики,

*заявляя* о нашей неизменной убежденности в том, что обеспечение безопасных, чистых, надежных, взаимосвязанных и эффективных видов транспорта для перевозки людей и грузов может быть в полной мере реализовано с помощью инклюзивных, согласованных и гибких международных нормативных рамок,

*памятуя* о возросшей ответственности руководителей, занимающихся вопросами внутреннего транспорта, за изыскание в срочном порядке решений для ускоренного перехода к устойчивой мобильности,

*отмечая*, что глобальная чрезвычайная ситуация, вызванная пандемией COVID-19, привела к появлению уникальной возможности для восстановления на более совершенной и более устойчивой основе,

*признавая* роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии согласованию и созданию благоприятных нормативных рамок в качестве ключевых элементов, для того чтобы в полной мере использовать преимущества технологических инноваций во всех областях внутреннего транспорта,

*приветствуя* принятие Дорожной карты Европейской экономической комиссии по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы в качестве важной вехи в деле интеграции в нормативную деятельность Комитета по внутреннему транспорту мер реагирования на технологические изменения, касающиеся интеллектуальных транспортных систем,

*высоко оценивая* роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии устойчивым перевозкам грузов и пассажиров на международном, региональном и национальном уровнях, оптимизации смешанных перевозок и поощрению развития общественного транспорта, экологических показателей, энергоэффективности и циклической экономики при одновременном стимулировании улучшений в области надежности и безопасности внутреннего транспорта, а также инфраструктуры для немоторизованного транспорта и эффективного предоставления услуг в транспортном секторе,

*приветствуя* итоги пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья,

*подчеркивая* важное значение надежной связанности для пассажирских и грузовых перевозок и мобильности, которые являются краеугольными камнями экономической деятельности, доступа и социальной интеграции для всех,

*будучи глубоко обеспокоены* неравномерным распространением дестабилизирующих факторов, вызванных пандемией COVID-19, сохраняющейся неопределенностью в отношении продолжительности и интенсивности последствий пандемии и принятыми на ранних этапах нескоординированными национальными мерами реагирования, которые привели к нарушению функционирования производственно-бытовых цепочек и торговых потоков, а также поставок важнейших товаров,

*признавая*, что цифровизация, в том числе транспортных и таможенных документов, и внедрение новых технологий повышают устойчивость и эффективность перевозок и поэтому должны быть ускорены,

*отмечая с удовлетворением* работу Комитета по внутреннему транспорту в области содействия обеспечению устойчивой и надежной транспортной связанности, в частности посредством согласованного на международном уровне развития инфраструктуры внутреннего транспорта, многостранового инвестиционного планирования для обеспечения нынешних и будущих торговых и грузовых потоков и беспрепятственного пересечения границ, а также использования его значительного экспертного опыта в сфере транспорта для активизации межсекторального сотрудничества,

*признавая*, что конвенции Организации Объединенных Наций по транспорту, относящиеся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, обеспечивают проверенные временем функциональные международные нормативные рамки для систем внутреннего транспорта их договаривающихся сторон, которые могут среди прочего развиваться в целях содействия повышению готовности и принятию согласованных мер реагирования на чрезвычайные ситуации,

*подчеркивая*, что транспорт и мобильность можно считать устойчивыми только после того, как будет преодолен глобальный кризис в области безопасности дорожного движения,

*отмечая с сожалением*, что задача 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития, направленная на то, чтобы вдвое сократить к 2020 году во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, не была выполнена,

*приветствуя* провозглашение Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 74/299 от 31 августа 2020 года периода 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения и разработку глобального плана действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку решения государствами-членами своих задач,

*признавая* возросшую роль Комитета по внутреннему транспорту как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта в углублении понимания во всем мире основополагающих элементов системного подхода к обеспечению безопасности, охватывающего пользователей, транспортные средства, инфраструктуру и управление,

*приветствуя* в этой связи принятие Рекомендаций Комитета по внутреннему транспорту по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения и их роль катализатора в содействии преодолению кризиса в области безопасности дорожного движения и защите всех участников дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода,

*высоко оценивая* работу в поддержку безопасности дорожного движения, проводимую Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения,

*будучи уверенными* в том, что улучшение и повышение уровня автоматизации в сочетании с «умным» мониторингом транспортных систем повысит как безопасность, так и устойчивость движения,

*признавая* важную работу, проделанную Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии в рамках его Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, и в частности путем управления и администрирования Соглашения 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, Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и Соглашения о принятии единообразных условий для периодических

технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров,

*напоминая*, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, который существует уже более 50 лет и привлекает участников со всего мира, служит уникальной платформой для разработки согласованных на глобальном уровне правил, касающихся транспортных средств, выгоды от которых ощутимы в сфере безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды и торговли,

*признавая* роль, которую играет Европейская экономическая комиссия в согласовании на глобальном уровне критериев классификации опасности и средств информирования об опасности, а также условий перевозки опасных грузов для всех видов транспорта в тесном сотрудничестве с другими структурами системы Организации Объединенных Наций, такими как Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация и Международное агентство по атомной энергии,

*подчеркивая* важное значение деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов для осуществления Типовых правил перевозки опасных грузов на таких видах внутреннего транспорта, как автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт,

*признавая*, что Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям являются важными инструментами для облегчения международной торговли опасными грузами и их трансграничной перевозки в условиях высокого уровня безопасности,

*будучи встревожены* той срочностью, с которой наша планета нуждается в защите от климатических и экологических угроз, которые нарушают социально-экономические процессы и непропорционально сильно затрагивают малые островные развивающиеся государства, наименее развитые страны и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю,

*сознавая*, что внутренний транспорт оказывает влияние на эти нарушения и серьезно страдает от них, что сопряжено с глубокими экономическими и социальными последствиями на мировом уровне,

*признавая* ключевую роль Комитета по внутреннему транспорту в улучшении экологических показателей автомобильного транспорта, поддержке энергетического перехода в этом секторе, ускорении перехода к использованию экологически более чистых видов транспорта и решению проблемы роста уязвимости инфраструктуры внутреннего транспорта и мобильности,

*сознавая*, что все изменения, необходимые для вступления в новую эру свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и мобильности, требуют глобальной приверженности и участия членов Комитета по внутреннему транспорту и договаривающихся сторон,

*постановляем:*

а) *рекомендовать* тем государствам — членам Организации Объединенных Наций, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту;

б) *ускорить* дальнейшее развитие и регулярное обновление правовых документов Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы сократить фрагментарность нормативных рамок и повысить их согласованность, актуальность и эффективность с учетом быстро меняющегося стратегического ландшафта путем полноценной интеграции и поощрения технологических изменений на всех видах внутреннего транспорта, особенно в отношении интеллектуальных транспортных систем, автономных и подключенных транспортных средств, автоматизированного

вождения и цифровизации транспортной документации и процедур в сфере международных перевозок;

с) *призвать* государства — члены Организации Объединенных Наций, являющиеся договаривающимися сторонами, расширить свое участие в работе Комитета и его вспомогательных органов в соответствии со своими установленными правами, с тем чтобы ускорить разработку и активизировать внедрение нормативных рамок и тем самым поддержать достижение целей устойчивого развития;

д) *поручить* секретариату оценить эффективность существующих соглашений и резолюций в свете меняющихся условий и задач, а также разработать варианты развития механизмов для усиления мониторинга выполнения ключевых конвенций и представить Комитету по внутреннему транспорту всеобъемлющий документ по вопросам политики для рассмотрения на его восемьдесят пятой сессии;

е) *рекомендовать* договаривающимся сторонам Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов использовать средства телематики при перевозке опасных грузов;

ф) *призвать* договаривающиеся стороны Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) ускорить подключение своих национальных таможенных систем к международной системе eTIR и в первоочередном порядке начать использование электронных гарантий, а договаривающиеся стороны Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающегося электронной накладной, достичь согласия в отношении концепций и функционирования системы, предусмотренной в Дополнительном протоколе, что позволит обеспечить плавный и эффективный переход от пилотных проектов к реальному использованию;

г) *рекомендовать* членам Комитета по внутреннему транспорту ускорить процесс назначения координаторов, с тем чтобы в полной мере воспользоваться общественными благами и инновационными услугами, которые предлагает функционирующая в полном объеме Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры, занимающаяся цифровизацией инфраструктурных соглашений Организации Объединенных Наций и способствующая дальнейшему улучшению межрегиональной транспортной связанности и увеличению финансирования транспортной инфраструктуры;

h) *укреплять* партнерские отношения, используя платформу, предоставляемую Комитетом по внутреннему транспорту, со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, будь то государства или нет, для преодоления вызовов, связанных с устойчивым развитием внутреннего транспорта, и кардинального изменения ситуации с достижением целей устойчивого развития и *поручить* секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета подготовить предложения для разработки инициатив по взаимному сотрудничеству и соответствующих мероприятий с другими региональными комиссиями;

i) *работать* над улучшением региональной и межрегиональной транспортной связанности путем обеспечения устойчивости, эффективности, доступности, пропускной способности, безопасности и надежности международных транспортных коридоров, а также путем поддержки соответствующих инфраструктурных соглашений и проектов с использованием платформы, предоставляемой Комитетом по внутреннему транспорту;

ж) *призвать* государства-члены и основные заинтересованные стороны шаг за шагом создавать, дорабатывать или укреплять национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения для успешного решения задач второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

к) *поручить* секретариату на основе процесса оценки системы обеспечения безопасности дорожного движения, одобренного Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии, разработать инструмент оценки, который позволит расширить оперативные возможности национальных администраций, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, для

систематического и эффективного выявления пробелов в своих национальных системах обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с принципами системного подхода к обеспечению безопасности, лежащими в основе рекомендаций по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения;

l) *задействовать в срочном порядке* соответствующие функции Комитета по внутреннему транспорту в области регулирования и выработки рекомендаций по вопросам политики в целях сокращения вредных выбросов и энергопотребления, особенно на автомобильном транспорте, для поощрения интермодальности и согласованных решений в отношении климатических проблем и ухудшения состояния окружающей среды, а также для оптимизации комбинированного использования видов транспорта в ходе пассажирских и грузовых перевозок, с тем чтобы повысить вклад сектора внутреннего транспорта в реализацию целей и задач Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и Парижского соглашения, уделяя при этом особое внимание потребностям малых островных развивающихся государств, наименее развитых стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для достижения их целей в области устойчивых транспортных систем с низким уровнем выбросов;

m) *предложить* государствам-членам активно участвовать в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов по повышению устойчивости транспортных систем к нынешним и будущим последствиям изменения климата и сопутствующим экстремальным погодным явлениям, тем самым способствуя обеспечению надлежащего уровня осведомленности и знаний о способах учета соображений, касающихся изменения климата, в процессах планирования перевозок и связанной с ними оперативной деятельности;

n) *укрепить* нормативные рамки для устойчивых интермодальных перевозок путем поощрения правовых и политических решений в области железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта и логистики с целью снижения воздействия транспорта на окружающую среду, расширения доступности и повышения эффективности;

o) *укрепить также* межсекторальную деятельность в рамках правовых документов Комитета по внутреннему транспорту и с другими отраслевыми комитетами Европейской экономической комиссии для дальнейшего развития практических результатов работы в поддержку циклической экономики в соответствии с решениями, принятыми на шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии, обращая особое внимание на то, что цикличность является важнейшим вопросом, приобретающим все большее значение, в отношении которого новые или обновленные правовые документы могли бы принести значительную пользу;

p) *заявить о готовности* поддерживать осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, уделяя должное внимание важности мобилизации ресурсов и согласованию финансовых потоков с задачами в области устойчивого развития, в интересах предоставления Комитету возможности полностью выполнить свою расширенную программу работы и удовлетворять потребности внутреннего транспорта на региональном и глобальном уровнях.