

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

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 7 г) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики
или нормативного характера:****Аналитическая работа в области транспорта****Аналитическая работа Отдела устойчивого транспорта****Записка секретариата****Резюме*

В настоящей записке содержится краткое изложение работы, проделанной в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая выполняет функции «мозгового центра» по вопросам перевозок в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). В ней также представлен краткий обзор аналитической работы, проведенной Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в 2020 году. Эта работа включала в себя публикации по конкретным вопросам в области транспорта, аналитическую работу, проводимую в рамках назначенных групп экспертов и междисциплинарных целевых групп, подготовку аналитических документов в поддержку мероприятий, связанных с транспортными конвенциями Организации Объединенных Наций, рабочие совещания по наращиванию потенциала, а также разработку инструментов знаний и показателей, позволяющих правительствам измерять степень экономической взаимосвязанности процессов в области транспорта, торговли и пересечения границ.

Члены Комитета, возможно, пожелают **дать указания** относительно будущих направлений аналитической работы в области транспорта.

* Настоящий документ до его передачи в службы письменного перевода Организации Объединенных Наций не редактировался.



I. Аналитическая работа, проводимая Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) является межрегиональным форумом для обмена опытом и идеями, в частности по проблемам, связанным с устойчивым развитием внутренних транспортных систем. Мандат Группы позволяет ей играть в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) уникальную роль «мозгового центра» по вопросам перевозок.

2. В соответствии с высказанной КВТ на его восемьдесят первой сессии просьбой к своим вспомогательным органам принять последующие меры по согласованию их работы со Стратегией КВТ (ECE/TRANS/288, п. 15 а) и с)) мандаты и программа работы WP.5 были полностью согласованы с приоритетными действиями в рамках Стратегии, относящейся к четвертой задаче КВТ в качестве «платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте».

3. С учетом своей прошлой деятельности и принимая во внимание Стратегию КВТ до 2030 года, WP.5 на своей тридцать второй сессии в 2019 году согласовала шесть основных тематических кластеров и долгосрочную программу работы (2020–2030 годы), на основе которых и была определена структура настоящего документа:

- a) развитие транспортных сетей и/или связей;
- b) транспорт и изменение климата;
- c) устойчивая городская мобильность;
- d) данные о транспортной инфраструктуре;
- e) обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей устойчивого развития (ЦУР);
- f) безопасность на внутреннем транспорте.

II. Обзор деятельности WP.5 по каждому кластеру

A. Развитие транспортных сетей и/или связей



4. 26 ноября 2020 года под эгидой Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая служит головным органом для работы ЕЭК ООН по операционализации евро-азиатских транспортных коридоров, секретариат WP.5 и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) совместно провели виртуальный раунд «Консультаций о последующих шагах в деле операционализации евро-азиатских транспортных коридоров».

5. В этом мероприятии приняли участие более 155 представителей из 33 стран региона ЕЭК, занимающихся управлением транспортными коридорами, в том числе представители министерств транспорта, торговли, органов таможенного и пограничного контроля, а также руководители и операторы объектов инфраструктуры. Кроме того, в нем приняли участие специалисты-практики частного сектора,

определяющие грузовые потоки и управляющие ими, а также независимые эксперты по управлению транспортными коридорами, исследователи и представители научных кругов.

6. В частности, данные консультации проводились с целью:

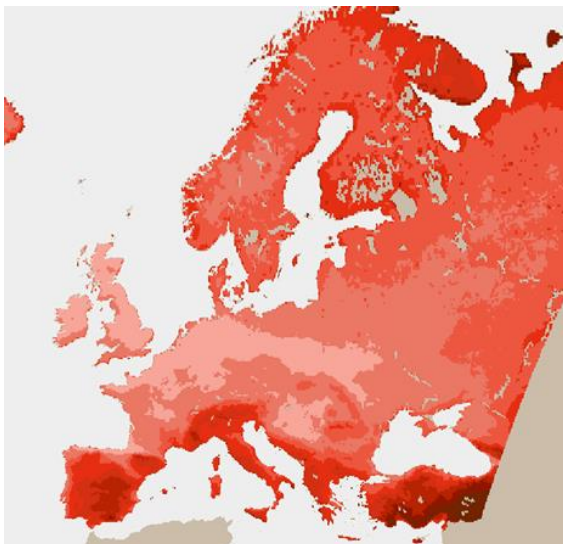
- Обеспечить платформу для межправительственного диалога по остающимся проблемам в целях повышения эффективности евро-азиатского внутреннего транспортного сообщения.
- Выявить существующие межправительственные/государственно-частные координационные механизмы заинтересованных сторон в регионе и изучить, есть ли возможности для их улучшения/расширения/укрепления.
- Изучить вопрос о том, готовы ли правительства стран региона на региональном/субрегиональном уровне усилить действия на основе коридоров, и определить практические средства для этого, в том числе путем установления соответствующих, согласованных в рамках коридоров приоритетов взаимодействия и оперативных целей, разработки планов работы коридоров, создания благоприятных условий для привлечения дополнительных грузопотоков и конкретных видов товаров и т. д.

7. Участники консультаций согласовали итоговый документ, озаглавленный «Предложения и материалы правительств и других заинтересованных сторон относительно дальнейших шагов по введению в действие евро-азиатских транспортных связей». Этот итоговый документ станет вкладом правительств в запрошенный WP.5 на ее тридцать третьей сессии будущей рабочей документ «Представление дополнительных подробностей по предложениям, ранее подготовленным секретариатом (см. [ECE/TRANS/WP.5/2020/1](https://unece.org/transport/publications/2020/1)), включая обратную связь с членами ЕЭК по вопросам введения в действие евро-азиатских транспортных связей», который будет представлен для обсуждения и одобрения последующих шагов на тридцать четвертой сессии WP.5 в сентябре 2021 года.

В. Транспорт и изменение климата

8. Вновь созданная Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним начала свою деятельность в 2020 году, сосредоточившись на i) повышении осведомленности, наращивании потенциала и обобщении знаний, накопленных странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для транспорта и адаптации к ним и ii) дальнейшем повышении уровня знаний и углублении анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявлении подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации. Эта работа является продолжением и дальнейшим расширением деятельности предыдущей Группы экспертов, которая представила результаты своей работы в докладе, размещенном по адресу <https://unece.org/transport/publications/climate-change-impacts-and-adaptation-international-transport-networks-0>. На карте I показаны средние значения по нескольким моделям (изменения приводятся в единицах дней за год).

Карта I
Изменение индекса продолжительности жарких периодов (WSDI) согласно сценариям а) РТК8.5 и б) РТК2.6 в период 2051–2080 годов по отношению к базовому периоду 1971–2000 годов



Карта II
Наложение сети автомобильных дорог категории «Е» на карту I позволяет определить маршруты, подверженные последствиям изменения климата



Источник: ЕЭК.

9. В соответствии со своим новым мандатом GE.3 поручено и впредь повышать осведомленность, наращивать потенциал и обобщать знания, накопленные странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Кроме того, перед GE.3 поставлена задача дальнейшего повышения уровня знаний и углубления анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявления подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации. В своей работе GE.3 должна руководствоваться кругом ведения, содержащимся в документе ECE/TRANS/2020/6.

С. Устойчивая городская мобильность

1. Круглый стол экспертов по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем

10. В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее тридцать второй сессии, секретариат организовал 9 сентября 2020 года «круглый стол» с участием экспертов по проблеме экономического анализа трансформации городских транспортных систем. В рамках подготовки к этому совещанию экспертов в формате «круглого стола» секретариат весной 2020 года объявил об официальном приеме заявок с тезисами докладов, в том числе через Руководящий комитет Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и Комитет ЕЭК по городскому развитию, землепользованию и жилищному хозяйству.

11. Заинтересованным сторонам, в том числе городским властям, специалистам по городскому и пространственному планированию, национальным экспертам министерств по вопросам транспорта/мобильности, НПО и научным кругам, было предложено направить резюме тематических исследований, посвященных анализу затрат и выгод транспортной политики, которая в настоящее время разрабатывается или внедряется в ряде городов различных размеров, с уделением особого внимания одной из трех категорий стратегий: «стратегии предотвращения», «стратегии перехода» и «стратегии улучшения» или их комбинациям (т. е. комплексным стратегиям).

12. В рабочем совещании приняли участие докладчики, которые рассказали об отдельных тематических исследованиях, а также представители директивных органов и академических кругов из различных групп стран, включая Соединенные Штаты Америки, Бельгию, Италию, Новую Зеландию, Российскую Федерацию и Швейцарию.

13. Участники рабочего совещания выделили городские транспортные системы в качестве одного из ключевых факторов, которые способствуют устойчивому развитию городов и обеспечивают городским жителям доступ к рабочим местам, образованию, здравоохранению и торговле, а также позволяют установить бесперебойные связи между различными рынками. Участники согласились с тем, что чем более эффективной и действенной является городская транспортная система (т. е. чем лучше она обеспечивает доступ к различным торговым точкам и достопримечательностям и чем более эффективно их связывает), тем больше открывается возможностей для развития городов и процветания их жителей.

14. Участники согласились с тем, что эффективный городской транспорт должен отвечать многочисленным и разнообразным требованиям, предъявляемым к мобильности в городских агломерациях, а именно:

- обеспечивать доступность различных точек по доступной цене за перевозку;
- сокращать до минимума время в пути между этими различными точками;
- интернализировать внешние негативные последствия работы транспортной системы, такие как загрязнение воздуха, уровень шума, дорожно-транспортные происшествия и прочие, в целях снижения негативного воздействия на благополучие граждан и качество их жизни при одновременном предоставлении максимально качественных услуг в условиях «ограниченности ресурсов»;
- участники рабочего совещания признали, что организация эффективной и действенной городской транспортной системы является нелегкой задачей ввиду наличия множества взаимозависимых факторов, которые требуют комплексного междисциплинарного подхода, учитывающего вопросы пространственного и городского инфраструктурного планирования, социальной демографии и географии, а также потребностей в плане городского транзита и логистики;
- участники согласились с необходимостью продолжить изучение вопроса о разработке прочной эмпирической базы для разработки аналитической модели, которая помогала бы директивным органам оценивать пригодность мер политики в области перевозок каким-либо видом транспорта и/или комбинированных перевозок и принимать более обоснованные решения в будущем в целях трансформации своих городских транспортных систем.

15. Отчет о проведении этого рабочего совещания, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на веб-сайте ЕЭК ООН <https://unece.org/transporttrends-and-economics/workshop-economic-analysis-transformation-urban-transport-systems>.

2. Общевропейский генеральный план для велосипедного движения ОПТОСОЗ: инфраструктурный модуль

16. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, апрель 2014 года) правительства приняли Парижскую декларацию, в которой содержится, в частности, четкий призыв к государствам-членам поощрять велосипедное движение и разработать общевропейский генеральный план для велосипедного движения в рамках ОПТОСОЗ. Было также принято решение о том, что разработка общевропейского генерального плана будет координироваться ведущими участниками Партнерства ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения: Федеральным министерством сельского и лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водного хозяйства Австрии и Министерством экологии, устойчивого развития и энергетики Франции в тесном сотрудничестве с Европейской федерацией велосипедистов (ЕФВ) и секретариатом

ОПТОСОЗ. С учетом опыта WP.5 в деле развития трансевропейских транспортных сетей и стандартов этой группе была отведена ведущая роль в разработке инфраструктурного компонента генерального плана для велосипедного движения.

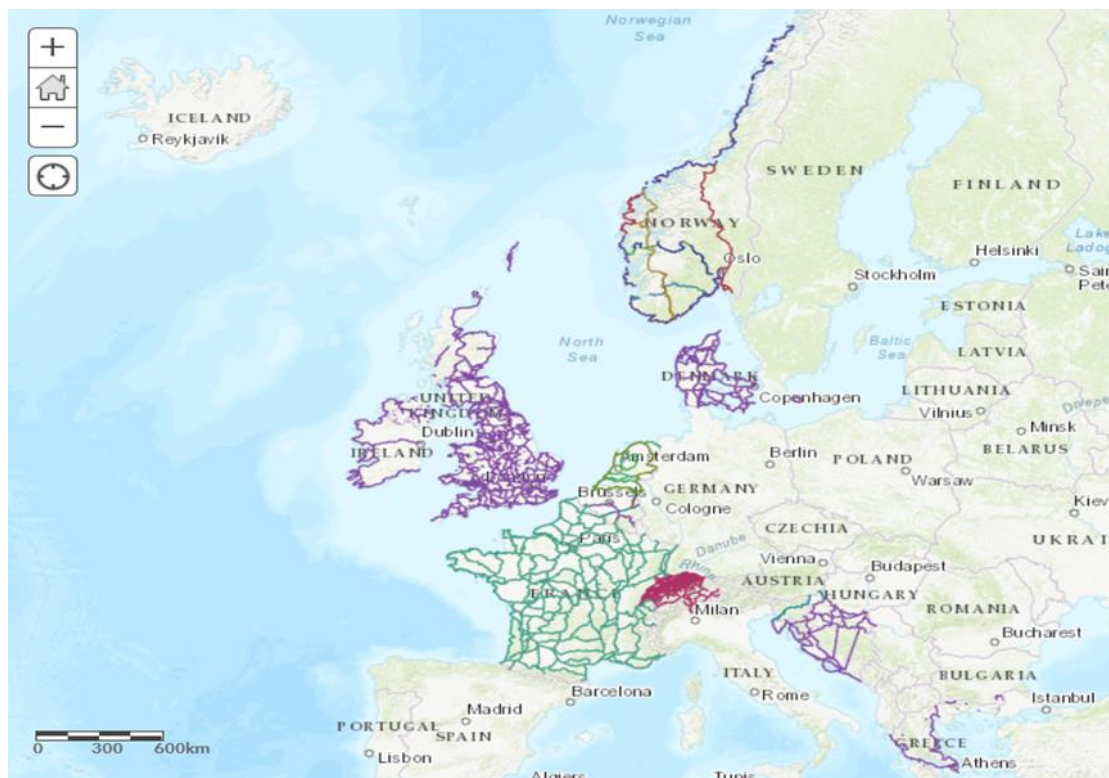
17. С этой целью Отдел устойчивого транспорта ЕЭК объединил свои усилия с Конфедерацией европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ) и Европейской федерацией велосипедистов (ЕФВ). В мае 2020 года сети национальных координационных центров и координаторов «ЕвроВело» было направлено совместное письмо, в котором им предлагалось принять активное участие в этом начинании путем обмена имеющимися данными об их существующих и планируемых национальных велосипедных дорожках, имеющих международное значение.

18. Результатом вышеупомянутых усилий стала разработка документа «Общеввропейский генеральный план для велосипедного движения ОПТОСОЗ: проект инфраструктурного модуля» (неофициальный документ № 6/WP.5), который был представлен и обсужден на тридцать третьей сессии WP.5 в сентябре 2020 года. В главе I доклада содержится предложение в отношении определений различных видов инфраструктуры, имеющих важное значение для велосипедного движения. Затем в главе II, посвященной организации велосипедных сетей и маршрутов, приводятся ссылки на несколько примеров хорошей практики. В главе III доклада также обсуждается сеть «ЕвроВело». Кроме того, в главе IV представлены полученные данные о национальных велосипедных сетях и результаты первоначального анализа. Наконец, в главе V содержатся выводы и рекомендации для рассмотрения WP.5.

19. Все собранные данные были представлены на платформе Географической информационной системы (ГИС) ЕЭК. На карте III представлены данные, полученные до настоящего времени по национальным сетям велосипедного транспорта.

Карта III

Полученные данные о национальных велосипедных сетях



20. В докладе, в частности, показано, что для некоторых видов велосипедной инфраструктуры будущая стандартизация потребует разработки новых дорожных знаков, которые в настоящее время не включены в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Они могут быть разработаны, например, для «велосипедной

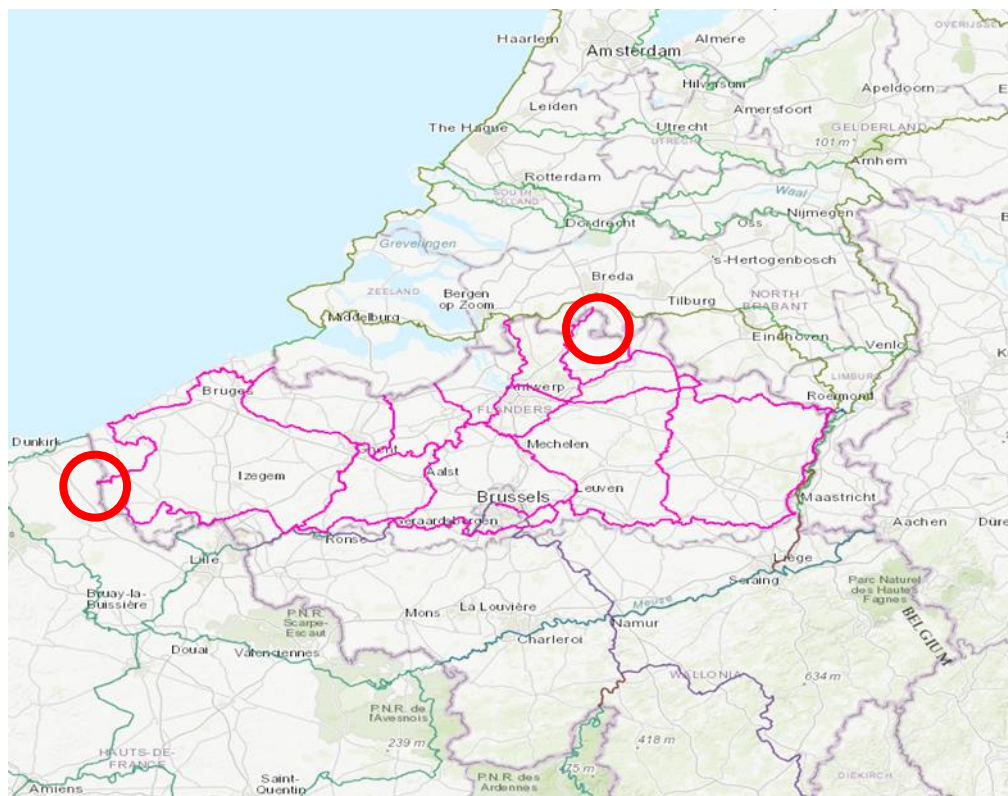
улицы» и «необязательной велосипедной дорожки/рекомендованного маршрута». В докладе также приводятся данные, свидетельствующие о том, что создание велосипедной инфраструктуры является весьма рентабельным по сравнению с другими видами транспорта и что она дает преимущества, которые значительно перевешивают затраты. Далее в главе 2 доклада изложена передовая практика организации велосипедных сетей и/или конкретных маршрутов. В докладе также определяется, что ключевыми характеристиками хорошей сети/маршрута являются: единство сети, обеспеченное путем соединения городов и поселков в регионе с хорошо развитыми и непрерывными велосипедными маршрутами и при наличии соединений с другими видами транспорта, наличие хороших дорожных знаков и указателей, регулярное обслуживание и соответствующее предложение дополнительных услуг — размещение, рестораны, аренда и ремонт велосипедов и т. д.

21. В докладе сообщается, что сеть «ЕвроВело» добилась больших успехов в создании костяка многих национальных, региональных и местных сетей по всей Европе. «ЕвроВело» пользуется большой популярностью среди велосипедистов и велотуристов и соединяет европейские страны и регионы, в том числе отдаленные. Она представляет собой растущую и очень динамичную сеть велосипедных маршрутов, пользователей и профессионалов, которая создает рабочие места и способствует экономическому росту. Поскольку почти половина сети все еще находится на стадии планирования и развития, необходимы дальнейшие инвестиции, чтобы использовать высокий потенциал для велосипедного движения за пределами наиболее развитых и популярных направлений. Сеть «ЕвроВело» может служить основой для создания ключевых общеевропейских велосипедных маршрутов и сети как части общеевропейского инфраструктурного модуля для велосипедного движения.

22. Разработка инфраструктурного модуля требует дальнейших усилий по сбору данных, как это объясняется в главе 4 настоящего доклада, при этом во многих случаях в европейском регионе отсутствуют звенья, соединяющие велосипедные сети соседних стран (см. карту ниже).

Карта IV

Выявление недостающих звеньев международной велосипедной сети между Бельгией и Францией, Бельгией и Нидерландами



23. Рассмотрев указанный доклад, WP.5 на своей тридцать третьей сессии настоятельно призвала страны ЕЭК сотрудничать с секретариатом и его партнерами в деле поддержки процесса сбора данных о национальных велосипедных маршрутах. Она поручила секретариату, при условии принятия общего решения с Руководящим комитетом ОПТОСОЗ, подготовить проект модуля по инфраструктуре к ее следующей сессии в качестве официального документа с уделением особого внимания национальным сетям, а также соображениям в контексте разработки общеевропейского модуля по велосипедной инфраструктуре при условии наличия данных из стран ЕЭК.

D. Данные о транспортной инфраструктуре

Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4)

24. Мандат Группы, которая была учреждена в октябре 2016 года под эгидой WP.5, предусматривает, что Группа в своем окончательном докладе должна:

- выявить модели, методики, инструменты и надлежащую практику оценки, расчета и анализа затрат на инфраструктуру внутреннего транспорта;
- выявить и составить перечень терминов, используемых в связи с затратами на инфраструктуру внутреннего транспорта;
- собрать и проанализировать данные, необходимые для сопоставительного анализа затрат на строительство транспортной инфраструктуры внутреннего транспорта.

25. В период 2016–2020 годов Группа осуществляла свои усилия в рамках четырех последующих этапах:

- этап I: составление специальных вопросников для сбора данных (охватывающих все виды внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт/порты и интермодальные терминалы);
- этап II: составление сводного перечня терминов (охватывающего все виды внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт/порты и интермодальные терминалы) — ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.2;
- этап III: сбор данных — распространение вопросников для сбора данных и информации о национальной передовой практике через WP.5, SC.1, SC.2, SC.3/WP.3 и WP.24;
- этап IV: анализ ответов на вопросники/полученных данных.

26. На тридцать третьей сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта Группа сообщила о том, что в ходе своей работы она сталкивалась со следующими трудностями:

- количество и качество полученных и проанализированных данных (в некоторых случаях были представлены индивидуальные и разбросанные данные, имели место искажения или пропуски, трудности в плане нормализации данных);
- задержки в сборе данных по интермодальным терминалам, внутренним водным путям и портам, а также в сборе информации о национальной передовой практике.

27. С учетом того, что имеющийся сравнительный анализ, сосредоточенный главным образом на автомобильном и железнодорожном секторах, оказался весьма полезным, WP.5 рекомендовала продлить мандат GE.4 на 1 (один) год, с тем чтобы собирать — в большем объеме и по более широкой группе стран — более качественные данные о стоимости строительства инфраструктуры всех видов их

внутреннего транспорта, что позволит подготовить более насыщенный данными заключительный доклад к сессии WP.5 в 2021 году.

Е. Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей устойчивого развития

1. Учреждение неофициальной междисциплинарной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19

Рис. I

Баннер неофициальной междисциплинарной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19, учрежденной под эгидой WP.5



28. На своей восьмьдесят второй ежегодной сессии (Женева, 25–28 февраля 2020 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро и при поддержке заинтересованных правительств и ключевых заинтересованных сторон провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии, и представить эту информацию Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) для рассмотрения дальнейших шагов и включения в ее программу работы.

29. В ответ на эту задачу и по мере дальнейшего развития пандемии секретариат учредил Неофициальную междисциплинарную консультативную группу по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19, первое виртуальное совещание которой состоялось 26 июня 2020 года, а второе — 8 сентября 2020 года в рамках тридцать третьей сессии WP.5. На основе материалов, полученных от правительств и других заинтересованных сторон в ходе заседаний Междисциплинарной консультативной группы, и руководящих указаний, полученных от WP.5 в сентябре 2020 года и Бюро КВТ на его сессии в ноябре 2020 года, секретариатом был подготовлен рабочий документ, который был представлен Комитету по внутреннему транспорту для рассмотрения и возможного одобрения последующих шагов.

30. В частности, в указанном докладе определены:

а) следующие уроки применительно к международному внутреннему транспорту:

- важность незамедлительного налаживания координации в ответ на вспышку заболеваемости и поддержания постоянной эффективной координации на региональном, национальном и международном уровнях;

- важность сохранения эффективных производственно-сбытовых цепочек и обеспечения бесперебойного движения товаров;
- необходимость сбора фактической информации и данных для передачи их органам, ответственным за принятие решений;
- необходимость цифровизации, которая позволила наладить бесконтактные процедуры, а также повысить их безопасность и эффективность;
- необходимость четкого информирования общественности и транспортных операторов об изменениях в процедурах и введении новых правил;
- взаимодействие между секторами (здравоохранения, транспорта, таможенных служб и предпринимательской деятельности), которое имело решающее значение для использования основанного на фактах подхода к принятию решений;

б) уроки применительно к работе таможенных служб/служб пограничного контроля:

- необходимость повышения уровня готовности: внедрение электронных услуг, минимизация рисков (отбор и профилирование грузов перед проведением физических проверок), использование оборудования для неинтрузивного досмотра (НИД), подготовка планов по реагированию на стихийные бедствия/смягчению их последствий и бизнес-планов обеспечения бесперебойного функционирования;
- необходимость усиления координации: использование общеправительственного подхода, координация управления на границах (КУГ), координация работы с соседними странами и/или на региональном уровне, особенно в случае пандемий;
- оптимизация и упрощение таможенных процедур: «зеленые полосы» для грузовых перевозок;
- прозрачность требований к документации: вся необходимая информация должна быть в открытом доступе;

с) в докладе также содержится ряд возможных рекомендаций для рассмотрения и возможного одобрения КВТ на его следующей сессии, в том числе:

- на нормотворческом уровне:
 - продолжение работы неофициальной междисциплинарной группы экспертов (в составе представителей транспортных, таможенных и медицинских органов) по выработке мер реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный COVID-19, и подобные международные кризисные ситуации; с опорой на работу, уже проделанную неофициальной группой к настоящему времени, определение конкретных мер/инструментов, которые должны быть разработаны в целях повышения устойчивости системы внутреннего транспорта к будущим пандемиям, включая, например, планы действий/протоколы в чрезвычайных ситуациях с указанием транспортных сетей и пунктов пересечения границ, которые должны оставаться действующими в случае принятия карантинных мер; проведение «стресс-тестов» различных конвенций ЕЭК для определения положений, в которые можно/следует внести соответствующие поправки;
 - изучение вопроса о том, необходим ли новый международный режим регулирования для сектора внутреннего транспорта на случай эпидемий, пандемий и других трансграничных чрезвычайных ситуаций, или же достаточно будет лишь внести соответствующие изменения в существующие правовые документы, относящиеся к ведению ЕЭК и других заинтересованных сторон;

- работа над созданием единообразного, широко принятого свидетельства (аналогичного тому, которое приведено в приложении 3 сообщения «Зеленые полосы»), удостоверяющего, что водитель является работником транспорта и как таковой освобождается от ограничений при пересечении границы (в соответствии с Таможенной конвенцией ООН о международной перевозке грузов). С сообщением «Зеленые полосы» и приложениями к нему можно ознакомиться на веб-сайте https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf;
- в контексте существующих правовых документов/конвенций:
 - внедрение электронных свидетельств для экипажей и/или пассажиров, в частности в рамках существующих конвенций ООН по транспорту (Конвенция МДП, Конвенция о согласовании, Конвенция о железнодорожной перевозке пассажиров), относящихся к ведению ЕЭК;
 - подготовка правил организации транзита и сотрудничества между транспортными ведомствами в случае пандемий/трансграничных чрезвычайных ситуаций, в частности внесение соответствующих поправок в Конвенцию о согласовании;
 - как указывалось выше, необходимость поручить соответствующим рабочим группам провести «стресс-тесты» различных конвенций ЕЭК для определения положений, в которые можно/следует внести поправки, с тем чтобы сделать их более «устойчивыми к пандемии» (т. е. МДП/еTIR, КДПГ/еCMR и Конвенция о согласовании);
- в контексте цифровизации:
 - поддержка усилий по цифровизации транспорта/торговли: повышение осведомленности об этих процессах на глобальном уровне и, по возможности, ускорение работы по внедрению цифровых решений в секторе внутреннего транспорта на основе уже существующих правовых документов по транспорту: МДП/еTIR, КДПГ/еCMR, ЕЖП/накладная eURL для железнодорожного транспорта и т. д. Уделение должного внимания цифровизации и автоматизации может превратить их в эффективные инструменты для смягчения последствий пандемий, поскольку благодаря этим процессам отпадает необходимость в прямых контактах между людьми для проведения таможенной очистки. При поддержке соответствующих рабочих групп ЕЭК (WP.30, SC.1, SC.2, WP.24 и др.) можно было бы разработать и внедрить по всему миру онлайн-учебные модули по использованию этих цифровых инструментов;
- в контексте непрерывного регионального/межрегионального/межправительственного диалога:
 - организация, по мере необходимости, межсекторальных совещаний (например, с участием представителей и секторов морского и авиационного транспорта) для обмена опытом, а также регулярного обзора и обсуждения вопросов взаимодействия между различными видами транспорта в целях предотвращения международного распространения инфекционных заболеваний через транспорт и укрепления региональной и межрегиональной координации усилий по облегчению пересечения границ; эти вопросы могли бы также быть вынесены на повестку дня работы существующих межправительственных платформ ЕЭК;
 - продолжать развивать и укреплять инициативу Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) под совместным руководством ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ, которое после начала пандемии COVID-19 создало Целевую группу, состоящую из представителей государств-

членов, международных организаций, гражданского общества, научных кругов и других заинтересованных сторон. Эта инициатива направлена на разработку принципов экологически безопасных и благоприятных для здоровья транспортных систем, основанных на принципах устойчивости и жизнестойкости, и в ней будут изучены долгосрочные и стратегические изменения в этом секторе;

- рассмотреть вопрос о разработке справочных материалов, обобщающих опыт транспортных органов в регионе ЕЭК и за его пределами в том, что касается реагирования на кризис, вызванный пандемией COVID-19.

31. Ожидается, что КВТ на своей следующей сессии рассмотрит эти рекомендации и одобрит последующие шаги.

2. Разработка показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ)

Рис. II

ЕЭК ООН возглавляет осуществление проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН (СРООН), по разработке показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта



32. В настоящее время реализуется финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) проект под названием «Устойчивая связность транспортной инфраструктуры и достижение ЦУР в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах». Этот проект, осуществляемый под руководством Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии ООН при поддержке двух смежных региональных комиссий — ЭСКЗА и ЭКЛАК, направлен на разработку набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). На первом этапе данный проект на экспериментальной основе охватывает следующие страны: Грузию, Казахстан, Сербию, Иорданию и Парагвай.

а) Цель

33. Основной целью проекта является разработка инструмента, позволяющего странам измерять степень связности инфраструктуры как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также с точки зрения «мягкой» и «твердой» инфраструктуры.

34. После доработки и тестирования ПУСИВТ в пяти странах — участницах экспериментального проекта эти показатели послужат для стран инструментом (набор поддающихся измерению критериев) для оценки/анализа:

а) степени эффективной реализации соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций ООН;

б) степени совместимости их систем внутреннего транспорта с системами, действующими в соответствующих (суб)регионах.

35. Таким образом, директивные органы смогут оценить степень своей внешнеэкономической интеграции исходя из эффективности внутреннего транспорта, логистики, торговли, таможенной очистки и упрощения процедур пересечения границ.

36. Кроме того, правительства смогут использовать ПУСИВТ для оценки прогресса в достижении связанных с транспортом целей в области устойчивого развития (т. е. Повестки дня на период до 2030 года) и выполнении обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (на десятилетие 2014–2024 годов), и представления докладов по этим вопросам.

б) Этапы проекта

- I. Разработка проекта набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ).
- II. Проведение миссий по установлению фактов в каждой из пяти «стран экспериментального осуществления» для обзора национальной ситуации в области транспорта и логистики, по итогам которого готовятся пять «национальных докладов о связности».
- III. Проведение совещаний в рамках национального диалога по вопросам политики для утверждения этих докладов.
- IV. Организация учитывающих национальную специфику программ по укреплению потенциала в каждой из пяти «стран экспериментального осуществления».
- V. Проведение завершающего межрегионального форума для обмена «извлеченными уроками» и опытом по пяти странам экспериментального осуществления с правительствами других заинтересованных стран во всем мире с целью дальнейшего содействия использованию ПУСИВТ.

с) Методология ПУСИВТ

37. Разрабатываемые в настоящее время показатели структурированы по трем основным компонентам устойчивости и применяются во всех четырех секторах внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и интермодальные перевозки.

Рис. III
**ПУСИВТ структурированы по трем основным компонентам устойчивости:
 экономическая, социальная и экологическая устойчивость**



- Экономическая устойчивость (оценка эффективности процедур пересечения границы, времени и затрат, а также качества (интермодальной) инфраструктуры и использования ИКТ и интеллектуальных транспортных решений).
- Социальная устойчивость (оценка адекватности мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения, дорожной инфраструктуры, правил, касающихся транспортных средств, и административных рамок для трансграничной перевозки скоропортящихся продуктов питания и опасных грузов).
- Экологическая устойчивость (оценка мероприятий, направленных на снижение выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шумового загрязнения (анализ доли альтернативного топлива, среднего возраста парка транспортных средств и т. д.)).

d) ПУСИВТ в 2020 году и путь вперед:

- для экспериментов и тестирования было разработано более 220 показателей и субпоказателей, охватывающих автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и интермодальные перевозки, включая кластер показателей «готовности к пандемиям»;
- данные показатели были протестированы и утверждены в четырех из пяти стран-бенефициаров, при этом проекты национальных докладов о связности (НДС) имеются в Грузии, Казахстане, Сербии и Иордании. Процесс сбора данных продолжается в Парагвае;
- в начале 2021 года будут проведены виртуальные диалоги по вопросам политики с целью принятия проектов НДС, после чего во втором и третьем кварталах 2021 года будут разработаны специальные программы по созданию потенциала;
- окончательный набор ПУСИВТ будет иметься к маю/июню 2021 года и будет представлен на межрегиональном совещании, которое состоится в рамках предстоящей сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в сентябре 2021 года. По завершении проекта будет опубликован полный набор этих показателей.

Г. Безопасность на внутреннем транспорте

38. 8 сентября 2020 года в связи с тридцать третьей сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) был проведен «круглый стол» на тему «Интеллектуальные транспортные системы и кибербезопасность». Это мероприятие было приурочено к серии мероприятий, которые организуются совместно Отделом устойчивого транспорта ЕЭК — в рамках его ежегодного Дискуссионного форума по безопасности на внутреннем транспорте — и Бюро координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ (БКЭЭД).

39. Докладчики и участники дискуссии признали, что функциональные возможности транспортных систем, которые становятся все более цифровизированными, взаимосвязанными и автоматизированными, создают целый ряд новых рисков и угроз для безопасности интеллектуальных транспортных систем. С основными докладами выступили представители целого ряда организаций, включая Европейское агентство по кибербезопасности (ЕНИСА), Министерство транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Институт по вопросам безопасности и охраны (ИБО) при Бранденбургском университете (Германия) и компанию «Маккинзи энд компани»; докладчики пролили свет на трансформацию, которая происходит с сектором автомобилестроения, и готовность последнего противостоять различным типам киберугроз.

40. Был дан обзор работы, которая была проделана Всемирным форумом ЕЭК для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и неофициальной рабочей группой GRVA по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи в области дорожных транспортных средств за период после принятия Руководящих положений по кибербезопасности и защите данных (2016 год) и новых Правил № 155 ООН, касающихся кибербезопасности (июнь 2020 года).

41. Участники согласились с тем, что ввиду имеющихся сложностей при работе над вопросами кибербезопасности необходимо принимать во внимание следующие аспекты:

- в силу характера кибербезопасности как таковой правила в этой сфере в основном базируются на принципе снижения (или смягчения) риска, а не его устранения;
- меры должны не только касаться конструкции изделий, но и учитывать соответствующие процессы и действия людей; таким образом, при оценке рисков следует учитывать как риски, имеющие отношение к конструкции транспортных средств, так и более широкие, внешние риски, например риски, связанные с интеллектуальными транспортными системами;
- по мере того как транспортные средства становятся более автоматизированными и все больше зависят от внешних источников данных и линий связи, безопасность этих внешних факторов будет иметь столь же важное значение, как и безопасность самого транспортного средства; поэтому транспортные средства должны проектироваться (и обслуживаться) с учетом их зависимости от указанных внешних факторов, а также способов снижения связанных с этими факторами рисков;
- лица, ответственные за разработку интеллектуальных транспортных систем, должны исходить из необходимости обеспечения безопасности абсолютно всех элементов этих систем, а также учитывать последствия для безопасности и функционирования транспортных средств, которые эксплуатируются с использованием этих систем.

42. Участники признали ценность разрабатываемых WP.29 правил, которые призваны служить руководящими указаниями для транспортной отрасли, с тем чтобы она вносила свой вклад в обеспечение кибербезопасности. Вместе с тем была отмечена также важная роль действий самих государств в этой области. Участники согласились с тем, что создание комплекса обязательных норм кибербезопасности потребует активного межправительственного диалога и политической воли, а также общего

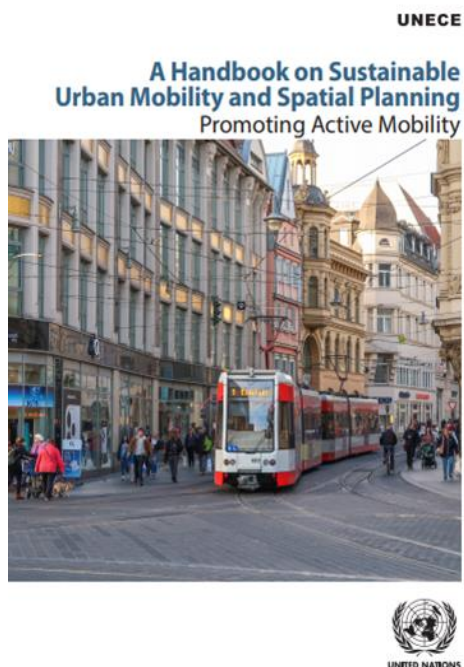
понимания существующих проблем, действий и векторов угроз и готовности к поиску соглашения о модели деятельности в области киберзащиты на внутреннем транспорте.

43. Со всеми сообщениями, сделанными в ходе рабочего совещания, включая записку с концепцией круглого стола, можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/areas-of-work/trends-and-economics/activities/working-party-on-transport-trends-and-economics-wp5/events/round-table-on-intelligent-transport-systems-and-cyber-security.html.

III. Аналитическая работа: публикации Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

A. Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности (сентябрь 2020 года)

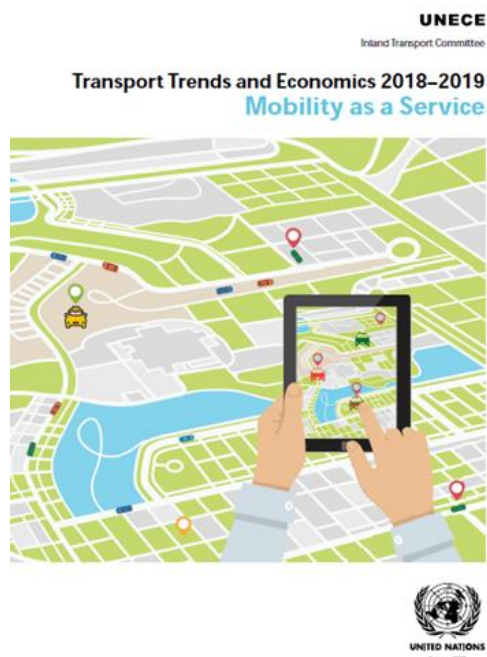
44. Данная публикация призвана помочь государствам-членам интегрировать цели в области транспорта, здравоохранения, поддержания качества жизни и охраны окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования. В ней содержатся многочисленные отсылки к тематическим исследованиям и передовой практике, а также примеры тех мер, которые принимаются городами, расположенными в регионе ЕЭК (и за его пределами). Она освещает широкий круг тематических областей, в том числе следующие: будущее устойчивой городской мобильности, территориально-пространственное планирование как производная от устойчивой городской мобильности и доступности, планирование развития общественного транспорта как краеугольный камень устойчивой городской мобильности, активная мобильность и ее влияние на укрепление здоровья и защиту окружающей среды, потенциал интеллектуальных транспортных систем в городском контексте.



45. Руководство было профинансировано правительством Российской Федерации и подготовлено при координирующей роли WP.5 и Руководящего комитета ОПТОСОЗ. В публикации предложена методология планирования развития устойчивого городского транспорта, которая послужила методологической основой для проведения данного рабочего совещания. С Руководством на английском и русском языках можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК <https://unece.org/transport/publications/handbook-sustainable-urban-mobility-and-spatial-planning>.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга (февраль 2020 года)

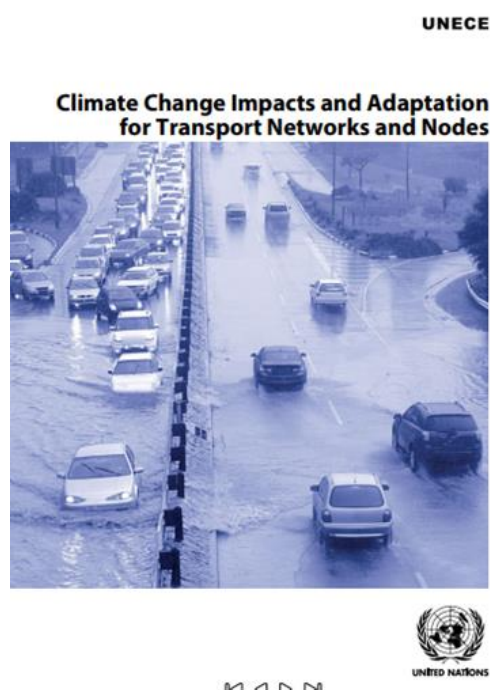
46. «Мобильность как услуга» (МКУ) — это новая концепция мобильности, приобретающая популярность во многих городах мира. Ее ценность как предложения касается интеграции мобильных услуг, которая реализуется посредством планирования поездок и единовременной оплаты проезда для пользователя через единую платформу. Поскольку МКУ только зарождается, анализ ее реального использования все еще носит ограниченный характер, и поэтому данные о потенциальных выгодах от внедрения этой концепции носят неполный и несистемный характер. Вместе с тем растет количество изданий, в которых документально подтверждается, что МКУ является многообещающей концепцией мобильности, при этом ожидается, что она принесет ряд экономических, социальных, связанных с транспортом и экологических выгод.



47. В данной публикации излагаются тенденции и экономические аспекты в плане МКУ. Она может быть загружена с веб-сайта <https://unece.org/transport/publications/transport-trends-and-economics-2018-2019-mobility-service>.

С. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним (февраль 2020 года)

48. Экстремальные погодные явления, некоторые из которых становятся все более интенсивными и частыми, а также более медленно наступающие последствия изменения климата (например, повышение уровня моря) и кумулятивный эффект могут привести к повреждению транспортной инфраструктуры, сбоям в работе и давлению на потенциал и эффективность производственно-сбытовых цепочек. Группа экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) (Группа экспертов) анализирует последствия изменения климата для основных транспортных активов в регионе ЕЭК, о чем говорится в указанном докладе.



49. Группа экспертов рассмотрела основные сети и узлы в регионе ЕЭК, отметила изменения климата, а также прогнозы на будущее. В этом контексте в указанном докладе представлен анализ ряда климатических переменных, имеющих отношение к транспортным сетям и узлам в регионе ЕЭК.

50. В формате Географической информационной системы (ГИС) были созданы региональные карты. Группа экспертов также рассмотрела и представила информацию об опыте стран в виде тематических исследований, демонстрирующих ряд усилий, которые были предприняты для анализа последствий изменения климата для транспортной инфраструктуры и операций.

51. На основе своей работы Группа экспертов стремится повысить осведомленность о важности учета изменения климата и экстремальных погодных условий (например, при планировании, строительстве, техническом обслуживании и эксплуатации), а также укрепления климатической устойчивости инфраструктуры, сетей и узлов внутреннего транспорта. Она также стимулирует продолжения работы по созданию необходимой аналитической базы для содействия проведению местных или региональных оценок, что приведет к выявлению конкретных объектов транспортной инфраструктуры, подвергающихся риску, для которых могут потребоваться усилия по адаптации. Кроме того, Группа экспертов в указанном докладе сформулировала ряд извлеченных уроков, которые послужили основой для выработки рекомендаций относительно будущих действий на национальном и международном уровнях в целях повышения сопротивляемости изменению климата транспортной системы. Данную публикацию можно загрузить с веб-сайта



<https://unece.org/transport/publications/climate-change-impacts-and-adaptation-international-transport-networks-0>.

IV. Аналитическая работа: публикации Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН

A. Укрепление потенциала стран Центральной Азии в области разработки политики устойчивой мобильности в городах в отношении инициатив по каршерингу и совместному использованию автомобилей (октябрь 2020 года)

52. Услуги по общей мобильности являются частью общей экономики, которая основана на идее рационального использования ограниченных ресурсов, что создает возможность для человека позволить себе высококачественные товары и услуги по разумной цене. В указанном исследовании приводится краткая история возникновения и развития совместных служб мобильности, которые способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов и достижению ряда целей ООН в области устойчивого развития.

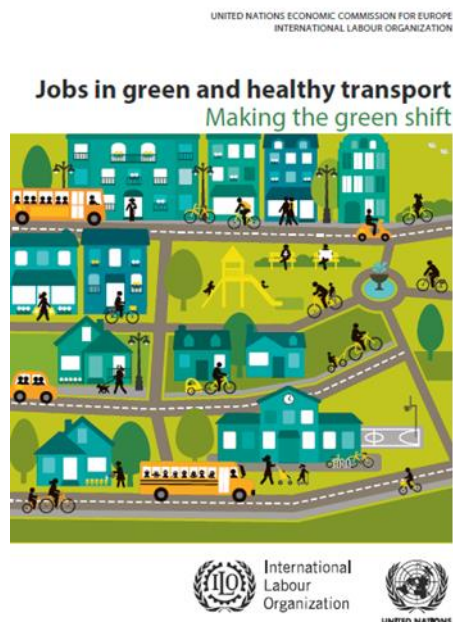
53. Различные формы совместной мобильности все чаще включаются в городскую мультимодальную транспортную систему и оказывают влияние на социальную и общественную жизнь городских жителей в таких областях, как экономика, экология и безопасность. В данном исследовании рассматриваются каршеринг и совместное использование автомобилей в странах Западной Европы, Азии и Северной Америки, а также делается попытка оценить возможность развития подобных услуг в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. В нем также предлагаются руководящие принципы и рекомендации, учитывающие передовой опыт, который может способствовать переходу в Центральной Азии к современным формам устойчивой городской мобильности. С данным исследованием можно ознакомиться на веб-сайте https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/2020_CarSharing_E.pdf.



В. Создание рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта (май 2020 года)

54. В этом исследовании, проведенном по заказу Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в рамках его Партнерства по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, изучаются последствия ускоренного перехода на более экологически чистый наземный транспорт в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) для занятости в масштабах всей экономики. В данном исследовании сравнивается вариант инерционного подхода и опирающиеся на различные сценарии прогнозы, рассчитанные на период до 2030 года.

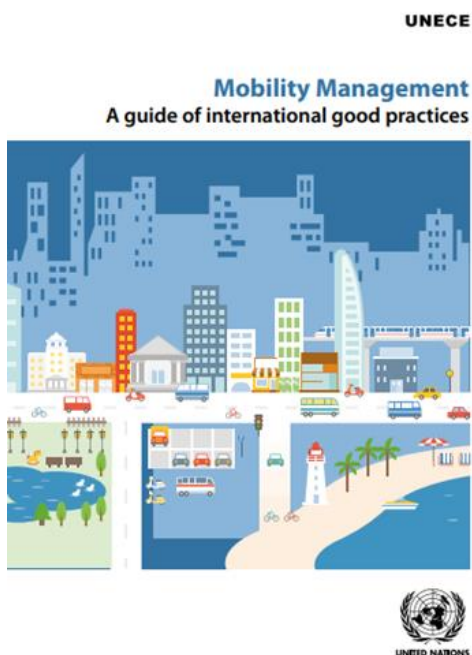
55. Эти варианты предусматривают ускоренное расширение масштабов общественного транспорта и электрификацию частного пассажирского и грузового транспорта. Исследование показало, что можно было бы создать 10 млн дополнительных рабочих мест во всем мире — 2,9 млн в регионе ЕЭК ООН — если бы 50 % всех производимых транспортных средств были электрическими. Кроме того, во всем мире можно было бы создать почти 5 млн новых рабочих мест — 2,5 млн в регионе ЕЭК ООН — если бы страны ЕЭК ООН удвоили инвестиции в общественный транспорт. Исследование можно загрузить с веб-сайта <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-05/THEPEP%20-%20Green%20jobs%20in%20transport.pdf>.



С. Управление мобильностью: руководство по международной передовой практике (апрель 2020 года)

56. В рамках текущей работы, проводимой в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), было опубликовано исследование, посвященное передовому опыту в области управления мобильностью. С опорой на конкретный опыт, накопленный во всем общеввропейском регионе, разработанное руководство содержит практические соображения в области политики, хорошо проиллюстрированные в общей сложности 22 примерами передовой практики из 17 стран, что свидетельствует о положительном и потенциально значительном воздействии, которое могут оказать программы управления мобильностью.

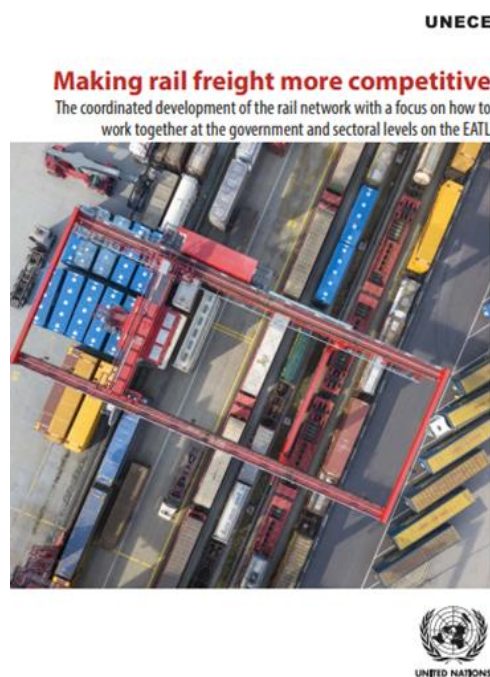
57. В руководстве рассматриваются национальные и местные усилия по



координации инициатив в области управления мобильностью на основе таких примеров, как австрийская программа «Климаактив мобил», по линии которой с 2004 года было профинансировано 11 600 проектов в области управления мобильностью, в том числе 9200 — для предприятий, 1100 — для городов, муниципалитетов и регионов, 900 — в сфере досуга и туризма и 400 — для проектов развития велосипедного движения. Другим примером является Национальная стратегия Франции по устойчивому развитию мобильности, результаты которой включают 133 плана устойчивой мобильности в городах, охватывающие 55 % населения. Данную публикацию можно загрузить с веб-сайта <https://www.unece.org/index.php?id=54128>.

D. Повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок (февраль 2020 года)

58. В рамках текущей деятельности Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) на семьдесят третьей сессии Рабочей группы было проведено рабочее совещание на тему «Повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок: скоординированное развитие железнодорожной сети с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте ЕАТС». Более 60 участников, представляющих национальные администрации, международные организации, неправительственные организации и частный сектор, в ходе ряда заседаний обсудили вопрос о том, как сделать железнодорожные грузоперевозки более конкурентоспособными, остановившись на некоторых передовых методах и основных проблемах, с которыми сталкивается этот сектор во всем регионе. В указанном кратком документе содержится обзор основных обсуждений. Все презентации и выступления участников рабочего совещания имеются на веб-сайте https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/SC.2_Workshop_summary_web.pdf.



Е. Белая книга по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта (февраль 2020 года)



59. «Белая книга по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта» ЕЭК ООН является третьим изданием программного документа, посвященного текущему положению дел, тенденциям и проблемам в области внутреннего водного транспорта на европейских внутренних водных путях, имеющих международное значение, в регионе Европейской экономической комиссии.

60. Указанное третье издание подготовлено по итогам Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18 и 19 апреля 2018 года, Вроцлав (Польша)), в частности, на основе декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», которая была подкреплена резолюцией № 265 Комитета по внутреннему транспорту «Содействие

развитию внутреннего водного транспорта» от 22 февраля 2019 года. Общая цель заключается в том, чтобы произвести оценку текущего положения дел в области внутреннего водного транспорта в Европе, сделать обзор прогресса, достигнутого за период после 2011 года, выявить текущие тенденции и проблемы, а также предложить рекомендации в ключевых областях общеевропейского сотрудничества в целях содействия развитию данной отрасли. Белую книгу можно загрузить с веб-сайта <https://www.unece.org/index.php?id=53901>.