



---

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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 w) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной  
и межсекторальной политики или нормативного****характера: Проект годового доклада о деятельности  
вспомогательных органов Комитета в 2021 году****Проект годового доклада 2021 года Отдела устойчивого  
транспорта Европейской экономической комиссии  
Организации Объединенных Наций****Записка секретариата\*****I. Введение**

1. 2021 год стал очередной вехой беспрецедентных вызовов и уникальных достижений Отдела устойчивого транспорта ЕЭК (КВТ).
2. Одним из вызовов 2021 года была пандемия COVID-19, которая продолжала нарушать ситуацию во всех сферах жизни, включая транспорт. Хотя в начале года была надежда на более значительное улучшение ситуации, пандемия продолжает оставаться глобальной проблемой и на пороге 2022 года. Однако были достигнуты улучшения, и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК продолжал адаптировать свою работу и намеченные результаты с учетом нарушений, вызванных пандемией. Заседания в гибридном формате стали более распространенным явлением, и в некоторых случаях они позволили расширить круг участников.
3. Второй серьезной проблемой является кризис ликвидности Организации Объединенных Наций, который, помимо прочих проблем, по-прежнему ограничивает возможности Отдела по предоставлению полного объема услуг и обеспечению синхронного перевода и помещений для проведения межправительственных совещаний.
4. Однако, несмотря на эти проблемы, в этом непростом году работа Отдела оставалась на соответствующем уровне. Хотя каждая страна продолжает бороться с пандемией самостоятельно, необходимость в продолжении международного сотрудничества в транспортном секторе сохранилась, и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК смог оказать помощь государствам-членам в решении вопросов, связанных с воздействием COVID-19 в нескольких областях. Примерами являются поддержка

---

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



Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19 и поиск путей более оперативного получения текущих статистических данных для решения этих проблем в режиме реального времени.

5. В настоящем документе содержится отчет о достижениях Отдела устойчивого транспорта в 2021 году. В нем в соответствующих случаях задокументированы также примеры, когда Отделу удалось оказать помощь в решении проблем, связанных с воздействием COVID-19.

## **II. Основные достижения Отдела устойчивого транспорта в 2021 году**

6. На восемьдесят третьей сессии КВТ в конце сегмента высокого уровня по вопросам политики министрами и главами делегаций стран Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока была принята Министерская резолюция «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/304, приложения I и II).

7. На восемьдесят третьей сессии была также официально представлена публикация «Устойчивый транспорт в эпоху COVID-19 — Практика, инициативы и меры реагирования: создание устойчивых к пандемиям транспортных систем». В этой публикации представлен всеобъемлющий обзор усилий, предпринимаемых Отделом устойчивого транспорта ЕЭК и рядом рабочих групп Комитета по внутреннему транспорту для оказания поддержки государствам-членам в их реагировании на этот кризис.

8. 25 мая 2021 года вступил в силу пакет предложений по поправкам, которые вводят в юридический текст Конвенции МДП 1975 года компьютеризованную процедуру МДП, известную как процедура eTIR, и в частности новое приложение 11. Процедура eTIR не только обеспечивает дополнительную безопасность системы МДП, но и позволяет осуществлять безбумажное и бесконтактное пересечение границы для грузов. Это особенно важно во время продолжающейся пандемии COVID-19 и может обеспечить безопасность водителей и сотрудников таможенных служб, а также гарантировать, что границы останутся открытыми.

## **III. Достижения Отдела устойчивого транспорта в 2021 году**

### **A. Ежегодная сессия Комитета по внутреннему транспорту**

9. Восемьдесят третья сессия КВТ (проведена в гибридном формате 23–26 февраля 2021 года) была открыта сегментом высокого уровня по вопросам политики на тему «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». В этом сегменте высокого уровня приняли участие министры транспорта из стран Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока, а также с основным докладом выступила Европейский комиссар по мобильности и транспорту. В нем приняли участие 440 человек из более чем 83 стран, в том числе 40 стран, не входящих в ЕЭК, руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций, а также основные заинтересованные стороны сектора внутреннего транспорта. Основные моменты сегмента высокого уровня по вопросам политики (см. ECE/TRANS/304, приложение III), помимо перечисленного в предыдущем разделе, включают следующее:

а) Постоянным представительством Туркменистана при Отделении ООН в Женеве, Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (ООН-КВПНРМ) и ЕЭК (ECE/TRANS/304, приложение IV) было совместно организовано параллельное

мероприятие высокого уровня на тему «Устойчивость транспортной и торговой связанности в регионе Каспийского моря в эпоху пандемий»;

b) круглый стол высокого уровня КВТ на тему: «Безопасность дорожного движения на рубеже нового Десятилетия действий» (ECE/TRANS/304, приложение VII).

## **В. Горизонтальная деятельность**

### **Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)**

10. Пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья состоялось 17–19 мая 2021 года. На него собрались свыше 800 участников и 46 министров и заместителей министров, чтобы договориться о том, как государства-члены могут сделать транспортные системы более экологичными и благоприятными для здоровья. Государства-члены приняли Венскую декларацию, в которой изложен четкий план действий по созданию более совершенной транспортной системы будущего, включая в качестве приложений Генеральный план для велосипедного движения, Рекомендации в отношении экологически чистого и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта (доклад о работе соответствующей целевой группы, созданной в 2020 году, упомянут в докладе КВТ за 2020 год) и Руководящие принципы в области экovoждения. В поддержку этой работы был подготовлен ряд программных документов и исследований.

11. На последующем совещании Руководящего комитета в октябре 2021 года государства-члены приступили к осуществлению Венской декларации, договорившись начать работу по разработке стратегии ОПТОСОЗ и обзору потенциальных правовых документов, которые требуется разработать для этой программы.

## **С. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)**

12. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) остается одним из постоянных органов в системе Организации Объединенных Наций, который занимается вопросами повышения уровня безопасности дорожного движения. В 2021 году WP.1 продолжил свою работу по обеспечению того, чтобы новые технологии, при необходимости, сопровождалась новыми правилами дорожного движения. В этом контексте Форум добивался устойчивого прогресса в разработке предложений по поправкам для согласования положений Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающихся огня и световой сигнализации. Он также подробно рассмотрел вопросы, касающиеся национальных и международных водительских удостоверений, такие как элементы безопасности и цифровые (мобильные) водительские удостоверения. Кроме того, Форум провел предварительные обсуждения, посвященные средствам индивидуальной мобильности (например, электрическим скутерам), поскольку весьма вероятно, что в ближайшем будущем вопросы микромобильности станут более заметными на WP.1. Наконец, ожидается, что вступление в силу поправок, содержащихся в соответствующем важном предложении, которое было принято, облегчит автоматизированное вождение в договаривающихся сторонах Конвенции о дорожном движении 1968 года.

13. Кроме того, WP.1 продолжил изучение определения и роли водителя, обучения и подготовки водителей, дистанционного вождения, а также возможности участия в разработке глоссария терминов для автоматизированных транспортных средств. Разработка основ ключевых принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и удовлетворения потребностей человека может стать важным элементом плана работы WP.1 в 2022 году. Кроме того, в 2022 году будет продолжен обмен мнениями в контексте интеллектуальных транспортных систем с ожидаемым участием видных ученых и экспертов по таким вопросам, как перспективные исследования и системы упреждающих действий, человеко-машинное обучение в

области искусственного интеллекта, автоматизация, человеческие факторы и этика, а также коллективный иммунитет применительно к автоматизированным транспортным средствам в дорожном движении.

#### **D. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)**

14. В 2021 году пандемия COVID-19 придала импульс развитию инициатив, связанных с цифровизацией. Это отразилось в интересе к работе SC.1 по линии Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и двух протоколов к ней (Протокола к КДПГ и Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной (e-CMR)), в особенности последнего.

15. Неофициальная группа экспертов SC.1 продолжала проводить виртуальные совещания, что позволило завершить работу над документом о введении в действие процедуры e-CMR в соответствии с просьбой, высказанной на восемьдесят первой сессии КВТ. Данный документ (ECE/TRANS/SC.1/2021/1) был представлен Словенией, Германией, Латвией, Международным союзом автомобильного транспорта и Союзом торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции.

16. Секретариат SC.1 также инициативно занимался этим вопросом и подготовил два документа в развитие документа неофициальной группы экспертов. Первый (ECE/TRANS/SC.1/2021/2) представляет собой сравнительный анализ оперативных процедур, предусмотренных в протоколе e-CMR, и услуг, предоставленных в рамках нескольких экспериментальных проектов на сегодняшний день. Второй документ (ECE/TRANS/SC.1/2021/3) содержит ряд сценариев для возможной высокоуровневой архитектуры будущей системы e-CMR. Сценарии, представленные в этом документе, включают конкретное предложение секретариата по разработке международного регистра/системы e-CMR в рамках ЕЭК.

17. На основе этих документов SC.1 решила создать официальную группу экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний срок (2022 и 2023 годы). Группа обсудит и по возможности согласует требования, предусмотренные в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа будет также включать оценку влияния возможных сценариев внедрения будущей среды e-CMR.

18. Наконец, одним из важных элементов работы SC.1 по-прежнему считается вопрос о периодичности работы и отдыха профессиональных водителей. Ее вспомогательный орган, Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), продолжила свою работу по устранению различий в режимах ЕСТР в договаривающихся сторонах — членах Европейского союза и договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, после внедрения смарт-тахографов на территории договаривающихся сторон ЕСТР, являющихся членами Европейского союза, в июне 2019 года. Группа экспертов по ЕСТР также рассмотрела одно из возможных решений вопроса о том, как можно изменить статью 14, с тем чтобы к ЕСТР могли присоединиться страны, не являющиеся государствами — членами ЕЭК. При поддержке SC.1 одной из договаривающихся сторон ЕСТР предлагается представить такое предложение о внесении поправок.

#### **E. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)**

19. Опираясь на успехи, достигнутые в предыдущие годы, Рабочая группа по железнодорожному транспорту продолжала заниматься актуальными вопросами политики и регулирования в этом секторе. В рамках сессии Рабочей группы состоялось рабочее совещание «Железнодорожный сектор в центре усилий по восстановлению после пандемии: транспортная связанность по железным дорогам». Более 90 делегатов

обменялись мнениями, передовым опытом и конкретными примерами того, как лучше всего обеспечить, чтобы железнодорожный сектор оставался в центре усилий по восстановлению.

20. Ведется работа по обновлению Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), с тем чтобы облегчить его использование государствами-членами и стимулировать присоединение к нему большего числа стран. Для государств-членов было подготовлено руководство, которое облегчит присоединение к соглашению и его осуществление.

21. После создания Группы экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок, утвержденного КВТ в феврале 2021 года, эксперты приступили к разработке соответствующих рамок и потенциального юридического соглашения по этим узлам. Целью работы Группы является дальнейшее облегчение доступа к железным дорогам и обеспечение перехода к использованию железных дорог вместо других видов транспорта для осуществления дальних пассажирских перевозок.

22. Значительный прогресс был достигнут в работе по проекту Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). В рамках проекта ТЕЖ была разработана стратегия на ближайшие годы, а также предпринято несколько ключевых исследований, направленных на модернизацию деятельности в рамках проекта путем оценки технических параметров и подготовки инструмента географической информационной системы (ГИС) для поддержки развития грузопотоков в регионе.

## **Ф. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)**

### **1. Нормативная работа**

23. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла две поправки:

a) поправку № 4 к третьему пересмотренному изданию Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») с обновленной информацией по водным путям Бельгии, Германии, Словакии и Чехии; и

b) поправки к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49).

24. Кроме того, в 2021 году SC.3 и ее вспомогательные органы добились следующих результатов:

a) принятие шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в качестве резолюции № 102. В шестом пересмотренном варианте ЕПСВВП учтены передовой опыт государств — членов ЕЭК и речных комиссий, касающийся самых современных правил движения, положения европейских стандартов, принятых Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), а также новые подвиги в секторе. Он основан на итогах 17 совещаний Группы экспертов по ЕПСВВП, проведенных в период с 2017 года по 2021 год, включает поправки № 1–4 к ЕПСВВП 5, принятые SC.3 в период с 2017 года по 2020 год, изменения, утвержденные Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WR.3) на ее пятьдесят восьмой и пятьдесят девятой сессиях, и редакционные изменения и был окончательно доработан на специальной сессии SC.3/WR.3 по ЕПСВВП 22 июня 2021 года;

b) в рамках своей работы по обеспечению безопасности внутреннего судоходства SC.3 приняла поправку № 3 к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61), в которой содержатся обновления к добавлению 1 «Перечень европейских внутренних

водных путей, географически разделенных на зоны 1, 2 и 3» и другие изменения, в качестве резолюции № 103;

с) в целях сокращения и предотвращения загрязнения с судов внутреннего плавания SC.3 приняла поправку № 1 к перечню приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, на европейских внутренних водных путях (добавление к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21).

25. Между SC.3 и SC.3/WP.3 были проведены обсуждения по обновлению резолюции № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях» в контексте пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) на 2021–2025 годы, целью которой является развитие речных информационных служб. Пересмотр будет основан на Рекомендации V-120 «Службы движения судов на внутренних водных путях» Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС). В марте–ноябре 2021 года эксперты SC.3 от Российской Федерации и Украины и секретариат от имени ЕЭК приняли участие в работе МАМС по подготовке нового руководства МАМС «Службы движения судов на внутренних водных путях», утвержденного на пятьдесят первой сессии Комитета МАМС по службам движения судов, которое заменит V-120.

26. С целью содействия развитию речных информационных служб (РИС) в регионе ЕЭК и после существенного пересмотра резолюций SC.3 по РИС в 2019–2020 годах в 2021 году была подготовлена брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии», которая была одобрена SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии. Она будет доступна в начале 2022 года в виде печатной и электронной публикации на трех официальных языках.

## 2. Укрепление потенциала

27. 17 февраля 2021 года на пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3 состоялось рабочее совещание на тему «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта». Доклады и дискуссия были посвящены следующим вопросам:

а) связанные с изменением климата последствия для внутреннего и каботажного судоходства;

б) меры и стратегии, направленные на преодоление последствий изменения климата для внутреннего водного транспорта;

с) препятствия для учета мер адаптации к изменению климата в процессах планирования и эксплуатации данного сектора;

д) источники данных и методологии для прогнозирования климата; и

е) рекомендуемые действия SC.3 для оказания помощи странам в решении этой проблемы.

28. Участники упомянули о серьезном экономическом ущербе от низководья на европейских реках, подчеркнув необходимость согласованного подхода к неотложным мерам по адаптации и стратегиям решения проблем.

29. 23 июня 2021 года на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 состоялось рабочее совещание по теме «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта». Участники обсудили:

а) преимущества присоединения к международным конвенциям и соглашениям;

б) возможности для улучшения существующей международной нормативно-правовой базы;

с) препятствия для присоединения стран к международным конвенциям и соглашениям и их осуществления;

- d) пути повышения эффективности обязательных документов; и
- e) рекомендации для SC.3 по повышению эффективности международных конвенций и соглашений в рамках КВТ и количества соответствующих договаривающихся сторон.

### 3. Публикации 2021 года по внутреннему водному транспорту

30. Шестой пересмотренный вариант Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), принятый SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии, был опубликован в 2021 году в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6.

31. Брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии» была подготовлена в 2021 году, одобрена SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии и опубликована в начале 2022 года.

## G. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

### 1. Неофициальная междисциплинарная консультативная группа WP.5 по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный COVID-19

32. В ответ на задачи, поставленные перед WP.5 КВТ на его восемьдесят второй и восемьдесят третьей сессиях, в июне и сентябре 2021 года были проведены две дополнительные сессии неофициальной междисциплинарной консультативной группы (НМКГ), результатом которых стал пересмотренный и доработанный набор рекомендаций.

33. Рекомендации были сформулированы на трех уровнях:

- a) На уровне международного регулирования транспортного сектора:
  - уделять приоритетное внимание подходу, ориентированному на человека/признать существенную роль работников транспорта;
  - оценить, как «временные» меры, вызванные COVID-19 (временное продление срока действия разрешений и документов или временные исключения и меры содействия), могут быть преобразованы в чрезвычайные протоколы.
- b) На уровне существующих международных правовых документов:
  - оценить, как инфраструктурные соглашения СЛКП, СМА, СМЖЛ и СМВП могут служить основой для определения критически важных маршрутов и узлов, которые должны оставаться открытыми при любых обстоятельствах;
  - оценить, как в рамках Конвенции о согласовании, например, могут быть определены критерии для сухопутных пунктов пропуска через границы, которые должны оставаться открытыми в любое время, чтобы обеспечить возможность международных перевозок важнейших грузов и предметов первой необходимости.
- c) На уровне непрерывного секторального и межсекторального диалога по вопросам подготовленности к пандемиям:
  - включить вопросы подготовленности к пандемиям/чрезвычайным ситуациям в качестве постоянного пункта повестки дня предстоящих сессий рабочих групп, занимающихся конкретными видами транспорта (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 и WP.30);
  - продолжить работу, проделанную к настоящему времени неофициальной консультативной группой, и изучение конкретных мер/инструментов, которые могут быть разработаны с целью повышения устойчивости системы внутреннего транспорта к будущим пандемиям, таких как, например, разработка концепции планирования действий в особой

обстановке для железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта.

## **2. Городская мобильность**

34. 17 сентября 2021 года в рамках направления работы WP.5 «Устойчивая городская мобильность, общественный транспорт и велосипедное движение» было организовано рабочее совещание по вопросам экологически чистого городского транспорта. Это рабочее совещание, организованное совместно Отделом устойчивого транспорта ЕЭК и Секцией по вопросам развития городов, жилищного хозяйства и управления земельными ресурсами секретариата ЕЭК, основывалось на стратегических рекомендациях, изложенных в публикации по взаимосвязанным областям ЕЭК под названием «People-Smart Sustainable Cities — Sustainable and Smart Cities for All Ages» (Устойчивые и «умные» города для всех возрастов — «умные» устойчивые города, обращенные к людям) (апрель 2021 года).

35. В феврале 2021 года на восемьдесят третьей сессии Комитета правительства Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины выразили заинтересованность в участии в разработке механизма управления коридорами на маршруте № 3 евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) и представлении соответствующих комментариев. Осуществление данной инициативы началось после обсуждения, проведенного на тридцать четвертой сессии WP.5, и доклад о ходе этой работы будет представлен на следующей сессии Рабочей группы в сентябре 2022 года.

36. В рамках тридцать четвертой сессии WP.5 (сентябрь 2021 года) секретариат организовал обсуждение вопроса о межрегиональной транспортной связанности, в котором приняли участие представители всех пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций (ЕЭК, ЭКА, ЭСКАТО, ЭКЛАК и ЭСКЗА), а также следующих государств — членов Организации Объединенных Наций: Азербайджана, Египта, Турции, Российской Федерации и Парагвая. Выступления были посвящены национальным и региональным усилиям по укреплению межрегиональной транспортной связанности.

## **3. Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры**

37. По случаю тридцать четвертой сессии WP.5 (сентябрь 2021 года) секретариат ЕЭК совместно с секретариатами Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) и Организации экономического сотрудничества (ОЭС) провел совместную презентацию Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) на основе географической информационной системы, которая начнет свою работу в экспериментальном режиме в начале 2022 года.

38. МОМТИ, финансируемая по линии Исламского банка развития (ИБР) в рамках внебюджетного проекта, предлагает многостороннюю веб-платформу, на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ. Основные категории пользователей МОМТИ включают правительства, многосторонние банки развития (МБР), организации регионального сотрудничества (ОРС) и широкую общественность.

## **4. Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта**

39. На тридцать четвертой сессии WP.5 в сентябре 2021 года был представлен набор из 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), которые были разработаны в рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) под названием «Устойчивая связанность транспортной инфраструктуры и достижение целей устойчивого развития в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах



транзита/промежуточных странах», осуществляемого ЕЭК в сотрудничестве с ЭСКЗА и ЭКЛАК.

40. Главная цель показателей, которые были опробованы и утверждены на основе экспериментального осуществления с 2019 по 2021 год в пяти странах (Грузия, Иордания, Казахстан, Парагвай и Сербия), заключается в том, чтобы предложить правительствам инструмент для измерения и квалификации степени их транспортной связанности как внутри страны, так и на двустороннем/субрегиональном уровне, а также с точки зрения «мягкой» и «твердой» инфраструктуры. Эти показатели также дают правительствам возможность оценить степень реализации ими соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций и степень совместимости их систем внутреннего транспорта с системами, действующими в их субрегионах.

41. Для того чтобы способствовать использованию оценки ПУСИВТ и сделать ее максимально удобной и доступной, были разработаны автоматизированная платформа для пользователей ПУСИВТ и сбора данных и интерактивный курс электронного обучения, которые будут внедрены в 2022 году.

## 5. Адаптация транспорта к изменению климата

42. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним продолжила в 2021 году свою работу по повышению осведомленности, наращиванию потенциала и обобщению знаний стран и научного сообщества в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Группа экспертов также поддержала организацию в Москве в ноябре 2021 года международной конференции «Оценка последствий воздействия изменения климата: внедрение новых технологий и материалов для обеспечения нормативного состояния автомобильных дорог при адаптации транспортной инфраструктуры к его изменениям» (<https://rosdormii.ru/press-center/news/mezhdunarodnye-novosti/rosdormii-i-evropeyskaya-ekonomicheskaya-komissiya-oon-otkryli-konferentsiyu-po-teme-vozdeystviya-iz/>).

## Н. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6)

43. Была подготовлена публикация «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке», которую планируется выпустить в начале 2022 года. В этой публикации собраны данные о дорожно-транспортных происшествиях по странам, представленные в сопоставимом виде. В дополнение к сопоставлениям высшего уровня она позволяет сделать конкретные выводы благодаря разбивке данных о количестве погибших по категориям участников дорожного движения, типам ДТП, возрастным группам и полу. Эти данные крайне важны для понимания тенденций в сфере безопасности дорожного движения в странах региона ЕЭК и позволяют непосредственно измерить показатель 3.6.1 целей в области устойчивого развития, предусматривающий сокращение вдвое числа погибших в результате ДТП к 2030 году.

44. Кроме того, поскольку COVID-19 продолжает нарушать работу транспортных сетей, государства-члены выразили заинтересованность в улучшении транспортной статистики в краткосрочной перспективе вместо того, чтобы ждать результатов традиционных обследований, проводимых на ежегодной основе. WP.6 помогла различным странам интегрировать новые источники данных в их процессы статистического производства; совместно с Международным транспортным форумом были организованы два вебинара по новым источникам данных, а на сессии WP.6 в июне были рассмотрены дополнительные примеры того, как страны могут внедрять источники больших данных в производство официальных статистических данных, учитывая вопросы, касающиеся стоимости, своевременности, полноты и качества.

## **I. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)**

45. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), призвано обеспечить эффективную, безопасную и гигиеничную перевозку глубоководных и охлажденных пищевых продуктов, не создающую опасности для здоровья людей.

46. Исламская Республика Иран присоединилась к СПС в 2021 году, и, таким образом, общее число Договаривающихся сторон достигло 51. WP.11 приняла положения по определению процедуры замены фторированных газов на другие хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП), которые могут появиться в ближайшем будущем, что будет способствовать сокращению выбросов и борьбе с изменением климата. В 2021 году секретариат ЕЭК подготовил пересмотренное сводное издание СПС, которое вступит в силу в 2022 году с учетом поправок, принятых в течение 2019–2020 годов.

## **J. Перевозка опасных грузов, классификация опасности и маркировка химической продукции, включая работу органов ЭКОСОС, обслуживаемых Отделом устойчивого транспорта**

47. Работа Отдела устойчивого транспорта по применению и созданию правовых актов и соответствующих рекомендаций ЭКОСОС по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, а также по классификации опасности и маркировке химической продукции способствует безопасному обращению с химической продукцией на протяжении ее жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование). В 2021 году вступили в силу или могут применяться на добровольной основе с 1 января 2021 года следующие международно-правовые акты, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, которые были обновлены после включения в них положений, содержащихся в Типовых правилах (21-е пересмотренное издание) и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (8-е пересмотренное издание), подготовленных секретариатом ЕЭК в 2020 году:

- в отношении воздушной и морской перевозки: Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (издание 2021/2022 годов) и Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ, издание 2020 года, включая поправку 40-20);
- в отношении внутреннего транспорта: положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ изданий 2021 года, которые были приняты соответствующими межправительственными органами в 2020 году, обеспечивают согласованность с положениями двадцатого пересмотренного издания Типовых правил и вступили в силу 1 января 2021 года. Они стали обязательными применительно к международным перевозкам опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом между договаривающимися сторонами этих соглашений (52 — для ДОПОГ, 45 — для МПОГ и 18 — для ВОПОГ), а также применительно к внутренним перевозкам по территории всех государств — членов ЕС.

48. На своей сто десятой сессии Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла пересмотренный вариант «Дорожной карты» по присоединению к ДОПОГ и его осуществлению, подготовленный секретариатом. Рабочая группа сочла, что «Дорожная карта» будет хорошим инструментом для продвижения осуществления стратегии КВТ на период до 2030 года, и признала ее полезность в качестве инструмента для популяризации ДОПОГ и деятельности Рабочей группы.

49. На своих тридцать седьмой и двадцать пятой сессиях в январе 2021 года, а также на своих тридцать восьмой и двадцать шестой сессиях в августе 2021 года Комитет по вопросам безопасности и Административный комитет ВОПОГ соответственно приняли первый набор предложений о поправках для вступления в силу 1 января 2023 года, включая поправки, направленные на согласование положений ВОПОГ с положениями ДОПОГ и МПОГ.

50. После одобрения Комитетом экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции рекомендаций, вынесенных его двумя подкомитетами, секретариат подготовил для осуществления и использования во всем мире новые сводные пересмотренные издания Типовых правил (Rev.22) и СГС (Rev.9), а также поправку к седьмому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям.

51. В отношении 2021 года секретариат на данный момент получил информацию о наличии нового или обновленного национального и/или регионального законодательства, имплементирующего положения СГС, в Колумбии, Кыргызстане, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Чили, Южной Африке и Европейском союзе. Подробная информация о внедрении СГС во всем мире компилируется секретариатом и публикуется на веб-сайте<sup>1</sup>.

52. Что касается проведения технических консультаций и предоставления экспертной помощи в 2021 году, то секретариату было предложено представить следующую информацию.

53. В рамках финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) проекта под названием «Устойчивая связанность транспортной инфраструктуры и достижение целей устойчивого развития в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах» (ПУСИВТ) секретариат провел рабочее совещание по подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов в соответствии с ДОПОГ (КБПОГ) для национальных администраций Грузии. Это рабочее совещание было призвано помочь национальным компетентным органам в организации экзаменов и подготовительных учебных программ для сертификации КБПОГ, а также определить требуемую структуру для руководства сертифицированными КБПОГ и мониторинга выполнения их нормативных обязанностей. Секретариат также принял участие в рабочем совещании, организованном для национальных администраций Грузии и Сербии с целью уточнения применимых правил ограничения перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях и обмена передовым опытом:

- секретариат принял участие в телеконференции, организованной в рамках проекта ЕвроМед по поддержке транспорта для национальных администраций Ливана с целью повышения осведомленности о ДОПОГ и необходимых шагах для его осуществления;
- секретариат также принял участие в организации рабочего совещания по аспектам безопасности при перевозке опасных грузов, проведенного совместно с Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), и выступил с докладом о положениях по безопасности, касающихся перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;
- секретариат внес вклад в проведение нескольких вебинаров по СГС для Марокко (организован ОЭСР в марте 2021 года), Колумбии (организован отраслевыми кругами и ЮНИДО в июне 2021 года); стран — членов Совета сотрудничества арабских государств Залива (ССЗ) (организован ССЗ в июле 2021 года), а также онлайн-семинара по ряду технических аспектов, затрагиваемых Типовыми правилами перевозки опасных грузов, для Мексики в феврале 2021 года;

<sup>1</sup> URL: <https://unece.org/ghs-implementation-0>.

- секретариат также внес вклад в проведение 14 декабря 2021 года рабочего совещания, организованного ЕЭК совместно с Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и посвященного взрыву в порту Бейрута в 2020 году, в частности по таким аспектам, как извлеченные уроки, опыт и передовая практика управления рисками хранения нитрата аммония, обращения с ним и его перевозки в портовых зонах, предотвращения аварий и ликвидации их последствий.

54. В связи с пандемией коронавирусной инфекции (COVID-19) официальные сессии рабочих групп по перевозкам опасных грузов в 2021 году были проведены в гибридном формате, что позволило делегатам участвовать в них как очно, так и дистанционно. Организация этих гибридных сессий стала дополнительной нагрузкой для секретариата.

55. После отмены официальных сессий подкомитетов по ПОГ и СГС в середине 2020 года секретариат создал онлайн-платформу для обмена письменными комментариями по предложениям, которые были первоначально представлены для обсуждения на сессии в июне–июле 2020 года. Затем было проведено несколько неофициальных виртуальных дискуссий для уточнения предложений и содействия их продвижению после получения письменных комментариев через онлайн-платформу. Поскольку эти совещания считались неофициальными, по их итогам не могли быть приняты решения. Эти меры были высоко оценены делегациями, так как они позволили подкомитетам добиться прогресса в выполнении своей программы работы в рамках подготовки к последующим официальным совещаниям. Оба подкомитета выразили секретариату признательность за его усилия по созданию в очередной раз онлайн-платформы для обмена комментариями в письменном виде, а ряд делегаций даже предложили использовать эту платформу в будущем для обычного порядка работы официальных сессий. В связи с дополнительными задачами по управлению этой платформой секретариат не был в состоянии обеспечить эти услуги в 2021 году.

## **К. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)**

56. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) продолжила свои усилия по укреплению основ для устойчивых интермодальных перевозок и логистических операций, а также политики в области интермодальных перевозок и логистики в регионе ЕЭК. Она также работала над расширением сотрудничества стран — членов ЕЭК в области интермодальных перевозок и логистики путем обмена опытом и передовой практикой.

57. WP.24 провела рабочее совещание по последним мероприятиям и проектам по поддержке устойчивого развития интермодальных перевозок и логистики. На рабочем совещании обсуждались действия и меры, включенные в Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики, подготовленное в 2020 году и опубликованное в начале 2021 года. С различными мерами и решениями, которые обсуждались для повышения эффективности сектора грузовых перевозок и логистики, улучшения его экологических показателей, создания достойных рабочих мест, повышения профессионализма и компетентности работников и повышения устойчивости, можно ознакомиться по следующему URL: <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/358253>.

58. WP.24 также оказала поддержку проведению рабочих совещаний для Грузии и Казахстана в марте и декабре 2021 года соответственно для пропаганды роли правительства и хозяйственных субъектов в повышении устойчивости грузовых перевозок.

59. В рамках своих усилий по дальнейшему укреплению рамочных основ интермодальных перевозок WP.24 решила создать механизм мониторинга Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) в отношении их технических параметров путем создания кадастра СЛКП в среде ГИС. Ожидается, что этот

механизм будет внедрен к октябрю 2023 года, и к этому времени данные о линиях СЛКП и их существующих параметрах должны быть объединены в среде ГИС ЕЭК.

60. WP.24 приступила к изучению проблем, возникающих при оцифровке документов интермодальных перевозок, и путей поддержки процесса автоматизации в секторе интермодальных перевозок и логистики.

61. WP.24 также приступила к обсуждению вопроса о дальнейшем обновлении Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, с тем чтобы он мог быть еще более полезен отрасли и учитывал новейшую практику упаковки и обработки грузов. Она изучает также возможности сделать Кодекс доступным в виде мобильного приложения и тем самым более удобным для пользователя.

## **L. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)**

### **1. Автоматизация транспортных средств**

62. После учреждения Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) WP.29 и его вспомогательные органы работали в соответствии с Рамочным документом по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2). Этот документ был одобрен КВТ на его восемьдесят второй сессии и стал ориентиром для работы в области автоматизированных транспортных средств. Эта работа, возглавляемая сопредседателями из Америки, Азии и Европы, направлена на то, чтобы быть подходящей как для стран, где действует режим официального утверждения типа, так и для стран, где действует режим самосертификации. Эти мероприятия формируют новаторскую инициативу, направленную на согласование на глобальном уровне правил в области автоматизированных транспортных средств и создание более продуктивной среды для инноваций. К основным результатам, достигнутым в 2021 году в работе по Рамочному документу, относятся первая итерация «Основного документа о новом методе оценки/испытания для автоматизированного вождения (НАТМ)», а также проект рекомендаций относительно кибербезопасности и обновления программного обеспечения автотранспортных средств.

63. Эти отмеченные выше результаты продолжают достижения 2020 года, когда был утвержден первый набор Правил ООН, касающихся автоматизированных транспортных средств, который вступил в силу 22 января 2021 года. В число этих новых Правил ООН входят не только Правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения (АСУП) (первое практическое применение автоматизации транспортных средств, соответствующей уровню 3, с ограниченным доменом штатной эксплуатации), но и разработанные на перспективу Правила № 155 и № 156 ООН, касающиеся кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения соответственно. В Правила № 157 ООН после их утверждения были внесены поправки, включающие положения об официальном утверждении транспортных средств большой грузоподъемности, оборудованных АСУП. Обсуждаются дальнейшие разработки, направленные на увеличение максимальной скорости эксплуатации, а также включение положений о смене полосы движения.

### **2. Соглашение 1958 года**

64. В 2021 году вступили в силу два новых Правила ООН, направленные на защиту уязвимых участников дорожного движения:

а) Правила № 158 ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом и автотранспортных средств в отношении предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства; и

b) Правила № 159 ООН, касающиеся системы информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов.

65. WP. 29 принял на сессии в марте 2021 года следующие четыре новых Правила ООН, которые вступили в силу 30 сентября 2021 года:

- a) Правила № 160 ООН, касающиеся регистратора данных о событиях;
- b) Правила № 161 ООН, касающиеся устройств против несанкционированного использования;
- c) Правила № 162 ООН, касающиеся иммобилизаторов; и
- d) Правила № 163 ООН, касающиеся систем охранной сигнализации транспортных средств.

66. В уже существующие Правила ООН были внесены 134 поправки, что позволило привести правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

### **3. Соглашение 1997 года**

67. WP.29 приступил к рассмотрению проекта рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств, который предусматривает режим соблюдения требований для транспортных средств с момента официального утверждения типа, включающий периодические технические осмотры и технические осмотры на дорогах, до окончания срока службы и утилизации транспортного средства на основе целостного подхода.

### **4. Соглашение 1998 года**

68. В 2021 году WP.29 завершил многолетнюю работу по поправкам к Глобальным техническим правилам № 4 ООН (процедура испытания двигателей с воспламенением от сжатия (ВС) и двигателей с принудительным зажиганием (ПЗ), работающих на природном газе (ПГ) или сжиженном нефтяном газе (СНГ), в отношении выбросов загрязняющих веществ (ВСБМ)) и одной общей резолюции, касающейся панорамных люков автомобилей. Они были приняты в течение 2021 года. Это позволит привести ГТП ООН в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие требования, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

## **М. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)**

69. В области упрощения процедур пересечения границ главным событием 2021 года, несомненно, стало вступление в силу пакета предложений по поправкам, которые вводят в юридический текст Конвенции МДП 1975 года компьютеризованную процедуру МДП, известную как процедура eTIR, и в частности новое приложение 11. Это произошло 25 мая 2021 года. Процедура eTIR еще больше укрепляет систему МДП, делая ее более эффективной и конкурентоспособной и позволяя осуществлять безбумажные и бесконтактные операции по пересечению границ, что как никогда важно после начала пандемии COVID-19. eTIR является важным инструментом для обеспечения открытости границ, который обеспечивает безопасность водителей и сотрудников таможенных служб.

70. На своей сто пятьдесят восьмой сессии (октябрь 2021 года) WP.30 приветствовала полный набор концептуальных, функциональных и технических

спецификаций eTIR, версия 4.3<sup>2</sup>. WP.30 решила передать спецификации eTIR недавно созданному Техническому органу по осуществлению (ТОО) и, в конечном итоге, Административному комитету Конвенции МДП (АС.2) для принятия странами, связанными приложением 11.

71. После внедрения eTIR секретариат МДП провел ряд мероприятий по оказанию помощи странам, приступающим к осуществлению проектов межсетевое взаимодействия систем информационных технологий (ИТ) их национальных таможенных служб и международной системы eTIR. Международная система eTIR представляет собой централизованную платформу, разработанную и поддерживаемую под эгидой ЕЭК, которая обеспечивает безопасный обмен данными, касающимися международной транзитной перевозки грузов, транспортных средств и контейнеров в соответствии с положениями приложения 11 к Конвенции МДП, между национальными таможенными системами и дает таможенным органам возможность управлять данными о гарантиях, выданных гарантийной цепью держателям, уполномоченным пользоваться системой МДП. В течение 2021 года следующие страны либо запросили дополнительную информацию, либо выразили желание начать проект по подключению: Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Израиль, Индия, Иран (Исламская Республика), Катар, Кыргызстан, Ливан, Марокко, Пакистан, Республика Молдова, Таджикистан, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина и Черногория. К осуществлению проекта по подключению уже приступили следующие десять стран: Азербайджан, Армения, Грузия, Иран (Исламская Республика), Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Тунис, Турция и Узбекистан. Для поддержки проектов по подключению секретариат МДП подготовил и опубликовал в общей сложности девятнадцать технических руководств<sup>3</sup>.

72. В течение 2021 года секретариат при финансовой поддержке Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) запустил специальный, современный и ориентированный на бизнес веб-сайт eTIR<sup>4</sup>. Этот сайт работает как платформа электронного обучения и включает в себя, помимо уже упомянутых технических руководств, тематические исследования, новости, интервью, доступ к различным сервисам, таким как Международный банк данных МДП (МБДМ) и т. д. Сайт eTIR не заменяет основной сайт ЕЭК, где по-прежнему будет размещаться вся документация межправительственных органов. Адрес нового веб-сайта: [etir.org](http://etir.org).

73. 22 ноября 2021 года ЕЭК и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) подписали меморандум о взаимопонимании (MoU) в целях осуществления Конвенции МДП, а точнее, приложения 11 к Конвенции МДП, устанавливающего процедуру eTIR, путем обеспечения подключения систем МСАТ к международной системе eTIR, а также подключения максимально возможного числа национальных таможенных систем к международной системе eTIR в соответствии с техническими спецификациями eTIR.

74. Еще одной важной подвижкой для будущего Конвенции МДП стало вступление в силу 1 июня 2021 года поправки к приложению 6 к Конвенции, вводящей новую пояснительную записку 0.49. Данная пояснительная записка предоставляет операторам более широкие возможности в контексте Конвенции МДП, такие как, в частности, возможность стать уполномоченным грузополучателем или грузоотправителем при соблюдении ряда строгих требований, предписанных компетентными органами.

75. 20 октября 2021 года ЕЭК и Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА) подписали MoU об активизации осуществления и цифровизации соответствующих конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, и в частности о

<sup>2</sup> См. неофициальные документы WP.30/GE.1 (2021 год) № 11 (введение), № 13 (концепции), № 14 (функциональные спецификации) и № 12 (технические спецификации).

<sup>3</sup> URL: [unece.org/etir-specifications](http://unece.org/etir-specifications).

<sup>4</sup> URL: [unece.org/transport/etir](http://unece.org/transport/etir).

разработке системы eCPD (Carnet de Passage en Douane) (таможенных талонных книжек).

76. С самого начала пандемии COVID-19 секретариат при поддержке других региональных комиссий и частного сектора обеспечивает функционирование Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19<sup>5</sup>, в который поступает информация почти от всех государств — членов Организации Объединенных Наций с ежедневными обновленными сведениями о ситуации с пересечением границ внутренним транспортом. Ведется сбор и представление обновленной информации по 174 государствам — членам Организации Объединенных Наций. Официальную поддержку Центру оказывают Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Всемирная таможенная организация (ВТамО), Международный транспортный форум (МТФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автомобильная федерация (ФИА), Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Международный союз железных дорог (МСЖД). Секретариат в сотрудничестве с МСАТ также опубликовал информационный бюллетень о том, как МДП обеспечивает открытость границ в эпоху COVID-19<sup>6</sup>.

---

---

<sup>5</sup> URL: [unece.org/transport/border-crossing-facilitation](https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation).

<sup>6</sup> URL: [unece.org/DAM/trans/bcf/news/documents/TIR\\_during\\_COVID-19.pdf](https://unece.org/DAM/trans/bcf/news/documents/TIR_during_COVID-19.pdf).