


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Восемьдесят третья сессия

Женева, 23–26 февраля 2021 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе
его восемьдесят третьей сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Председатель	1	4
II. Участники	2–9	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	10	5
IV. Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19 (пункт 2 повестки дня)	11–14	5
V. Совещание по осуществлению стратегии КВТ только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня)	15–18	6
VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 4 повестки дня)	19–22	8
VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности КВТ и его вспомогательных органов (пункт 5 повестки дня) ...	23–29	9
A. Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета	23–27	9
B. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту	28–29	10
VIII. Программные вопросы (пункт 6 повестки дня)	30–34	10
A. Программа работы на 2021 год	31	10
B. План по программам на 2022 год	32	10
C. Перечень публикаций в 2022 году	33	11
D. Расписание совещаний в 2021 году	34	11



IX.	Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 7 повестки дня)	35–123	11
A.	Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта	35–37	11
B.	Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов)	38–40	12
C.	Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (заявления делегатов)	41–42	12
D.	Интеллектуальные транспортные системы	43–45	12
E.	Окружающая среда, изменение климата и транспорт	46–52	13
	1. Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года	46	13
	2. Действия Комитета по внутреннему транспорту в связи с изменением климата и Парижским соглашением: снижение зависимости от углеводородов и адаптационные требования	47	13
	3. Смягчение экологически вредного воздействия перевозок внутренним транспортом	48	14
	4. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	49–52	14
F.	Безопасность на внутреннем транспорте	53–54	14
G.	Аналитическая работа в области транспорта	55–59	15
H.	Безопасность дорожного движения	60–66	15
I.	Согласование правил в области транспортных средств	67–74	17
J.	Перевозка опасных грузов	75–83	18
K.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)	84–90	20
L.	Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов	91–94	21
M.	Автомобильный транспорт	95–103	21
N.	Железнодорожный транспорт	104–107	23
O.	Интермодальные перевозки и логистика	108–109	23
P.	Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансъвропейской автомагистрали и Трансъвропейской железнодорожной магистрали	110–113	24
Q.	Внутренний водный транспорт	114–120	24
R.	Транспортная статистика и данные	121–123	25
X.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 8 повестки дня)	124	26
XI.	Стратегические вопросы партнерства и технической помощи (пункт 9 повестки дня)	125–133	26
A.	Диалог по вопросам политики и технической помощи странам с переходной экономикой и развивающимся странам	125–126	26
B.	Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий	127	26

C.	Партнерство и деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета	128–132	27
1.	Изменения на транспорте в Европейском союзе	128	27
2.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума	129	27
3.	Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета	130	27
4.	Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом	131–132	27
D.	Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2020 году	133	27
XII.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)	134	27
XIII.	Утверждение перечня основных решений восьмидесятой третьей сессии (пункт 11 повестки дня)	135	28
XIV.	Круглый стол КВТ по четырем платформам стратегии Комитета на тему «Безопасность дорожного движения в переломный момент на рубеже нового Десятилетия действий» (пункт 12 повестки дня)	136	28

Приложения

I.	Министерская резолюция «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям»	29
II.	Перечень стран, поддержавших резолюцию по состоянию на 25 февраля 2021 года	32
III.	Сегмент 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»	33
IV.	Параллельное мероприятие КВТ «Устойчивость транспортной и торговой связанности в регионе Каспийского моря в эпоху пандемий»	37
V.	Доклад Председателя одиннадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета	39
VI.	Резолюция об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок	42
VII.	Круглый стол КВТ по четырем платформам стратегии Комитета на тему «Безопасность дорожного движения в переломный момент на рубеже нового Десятилетия действий» (пункт 12 повестки дня)	44

I. Председатель

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ, или Комитет) провел свою восемьдесят третью сессию 23–26 февраля 2021 года в смешанном формате под председательством г-на К. Шоккэрта (Бельгия).

II. Участники

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран ЕЭК: Австрии, Азербайджана, Албании, Армении, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Израиля, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Кыргызстана, Латвии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Северной Македонии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Черногории, Чехии, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей 11 круга ведения ЕЭК приняли участие представители следующих стран: Афганистана, Бразилии, Буркина-Фасо, Вьетнама, Гайаны, Египта, Зимбабве, Иордании, Ирака, Ирана (Исламская Республика), Камбоджи, Камеруна, Кении, Китая, Конго, Лаосской Народно-Демократической Республики, Лесото, Ливана, Мавритании, Мадагаскара, Малайзии, Марокко, Мексики, Мозамбика, Монголии, Непала, Объединенных Арабских Эмиратов, Пакистана, Перу, Республики Корея, Саудовской Аравии, Сирийской Арабской Республики, Судана, Сьерра-Леоне, Таиланда, Туниса, Уганды, Филиппин, Южной Кореи, Ямайки и Японии.

4. На сессии был представлен Европейский союз.

5. В работе сессии приняли участие представители следующих департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Группы Всемирного банка (ГВБ), Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРС ООН). Присутствовал также Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Были также представлены проекты Трансъвропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Присутствовали представители следующих региональных комиссий Организации Объединенных Наций: Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА). Была также представлена Канцелярия координатора-резидента Организации Объединенных Наций в Северной Македонии.

6. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международной комиссии по бассейну реки Сава, Международного транспортного форума (МТФ-ОЭСР), Мозельской комиссии, Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Транспортного сообщества, Всемирной таможенной организации (ВТамО).

7. Были представлены следующие неправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Конференция руководителей автодорожных администраций европейских стран (СЕДР), Европейская ассоциация автошкол (ЕФА), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейский совет по транспортной безопасности (ЕСТБ), Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ), Международный координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная программа оценки дорог (ИРАП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Партнерство по устойчивому низкоуглеродному транспорту (СЛоКаТ), Международный союз общественного транспорта (МСОТ) и Союз ассоциаций автомобильного транспорта в регионе Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС–СААТ).

8. Присутствовали представители следующих научных кругов: Российского университета транспорта. Присутствовали представители частного сектора: ЕРТИКО, «ЕТС консалтинг».

9. По приглашению секретариата также присутствовали следующие представители: Азиатско-Европейский фонд, Азиатский банк развития, Черноморский банк торговли и развития, Орган регулирования транспортного сектора, Проект по поддержке транспорта ЕвроМед, ЕвроМед/Палестина, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ), Европейская программа оценки автомобильных дорог (ЕвроРАП), Железнодорожная компания Дьер — Шопрон — Эбенфурт (GYSEV), Международная Ассоциация логистического бизнеса, ИТС-Ирландия, Интермодальная платформа, ПОЛИС, Пионеры дорожной безопасности (РСП), Институт безопасности дорожного движения России, Российский дорожный научно-исследовательский институт (ФАУ «РОСДОРНИИ»), Общество национальных инициатив по развитию сети автомагистралей (СИНА С.п.А.), Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, Устойчивый транспорт — Африка, Фонд «Walk21» и Всемирная ассоциация велосипедной промышленности (ВБИА).

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/303 и ECE/TRANS/303/Add.1/Rev.1

10. Комитет утвердил предварительную повестку дня.

IV. Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19 (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/1, ECE/TRANS/2021/2

11. С учетом рекомендаций, высказанных в ходе дискуссии в КВТ и Бюро, общая тема сегмента по вопросам политики сформулирована следующим образом: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19» (ECE/TRANS/2021/1). Эта тема позволила поразмышлять об уникальных возможностях Комитета, заострить внимание на важности его работы и подчеркнуть его будущий потенциал в условиях сильно пострадавшей от пандемии глобальной экономики, а также быстро меняющегося производственного и торгового ландшафта

на региональном и глобальном уровнях. Сегмент высокого уровня по вопросам политики состоял из обсуждений в группах по следующим двум темам:

а) Использование существующих решений в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию: каковы возможности для укрепления международных соглашений?

б) Первая или последняя мера реагирования в условиях глобальной чрезвычайной ситуации? Международные транспортные конвенции как катализатор согласованных национальных мер реагирования.

12. В конце совещания министры и главы делегаций договаривающихся сторон одобрили Министерскую резолюцию по укреплению надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям (приложение I) (список стран, одобдивших резолюцию, см. в приложении II). В Министерской резолюции дается оценка нынешней глобальной чрезвычайной ситуации, признаются уникальные сильные стороны Комитета и содержится настоятельный призыв к договаривающимся сторонам предпринять согласованные действия в рамках мандатов Комитета в условиях международных чрезвычайных ситуаций. Кроме того, в резолюции признается актуальность Комитета как основного механизма для реализации международных усилий по поиску решений таких проблем и содержится призыв к мировым лидерам в области транспорта обеспечить и даже усилить поддержку работы Комитета в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта на благо мирового сообщества. Краткий доклад о работе сегмента высокого уровня см. в приложении III.

13. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям», **заявил о своей готовности в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта** поддержать содержащийся в этой резолюции призыв предпринять согласованные действия в ответ на нынешние и будущие чрезвычайные ситуации и использовать устойчивое развитие внутреннего транспорта как эффективный инструмент для смягчения их последствий и обеспечения дальнейшего осуществления Повестки дня на период до 2030 года и целей устойчивого развития, **а также постановил включить эту резолюцию** в качестве приложения в доклад о работе своей восьмидесятой третьей сессии (приложение I).

14. 24 февраля 2021 года 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 было совместно организовано дополнительное параллельное мероприятие на тему «Устойчивость транспортной и торговой связанности в регионе Каспийского моря в эпоху пандемий». Краткий доклад см. в приложении IV.

V. Совещание по осуществлению стратегии КВТ только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/3, ECE/TRANS/2021/4

15. Комитет **приветствовал** организацию одиннадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года. Комитет **решил**, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании (приложение V).

16. Комитет имел возможность **получить информацию** о ходе осуществления Стратегии КВТ и предлагаемых будущих шагах (ECE/TRANS/2021/3). В соответствии с решениями, принятыми на восемьдесят первой и восемьдесят второй сессиях, Комитет **приветствовал** усилия рабочих групп по согласованию своей деятельности со Стратегией КВТ до 2030 года, и постановил следующее:

а) **предложил** рабочим группам при поддержке секретариата осуществлять последующие шаги и таким образом содействовать реализации Стратегии КВТ;

б) **предложил** секретариату наблюдать за осуществлением согласованных последующих шагов и представить обновленную информацию о достигнутых результатах до восемьдесят четвертой сессии;

с) **поручил** секретариату на основе консультаций с рабочими группами и Бюро, если результаты мониторинга позволят сделать такой вывод, в случае необходимости предложить скорректировать последующие шаги, с тем чтобы в будущем добиться непрерывного прогресса в осуществлении Стратегии; [пункт 3 повестки дня]

д) **поручил** секретариату **изучить** возможности для усиления синергизма между КВТ и другими соответствующими секторальными комитетами, а также их вспомогательными органами и **сообщить** об имеющихся вариантах для рассмотрения КВТ на его восемьдесят четвертой сессии.

17. Комитет **был также проинформирован** о текущей деятельности по осуществлению Плана действий по развитию потенциала.

18. Комитету **был представлен** доклад, подготовленный секретариатом при участии неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19 (ECE/TRANS/2021/4). Комитет **принял к сведению** доклад, подготовленный секретариатом при участии неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19 (ECE/TRANS/2021/4), и **рассмотрел** его ключевые рекомендации. **Приветствуя** проведение исследований по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы/сотрудничества между транспортными ведомствами в сфере противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии, **и принимая во внимание** основные рекомендации, содержащиеся в подготовленном докладе (ECE/TRANS/2021/4), **постановил одобрить следующие шаги:**

а) **активизировать участие** рабочих групп КВТ в подготовке публикаций и аналитических материалов, подготавливаемых в соответствии с планами работы КВТ и его вспомогательных органов;

б) **продлить мандат** неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19 в рамках WP.5;

с) **расширить** сотрудничество между рабочими группами, а также между КВТ и другими специализированными учреждениями системы ООН, включая ИМО и ИКАО, способствуя более скоординированному выполнению программы работы и повышению операционной совместимости.

VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/5

19. Комитет **был проинформирован** секретариатом о вопросах, вытекающих из последних решений Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций, которые представляют интерес для Комитета.

20. Секретариат **проинформировал также** Комитет о вопросах, возникающих в последнее время в связи с деятельностью Комиссии и представляющих интерес для Комитета, в том числе о дальнейшем развитии общих для ЕЭК тем, т. е. направлений межсекторальной (горизонтальной) координации в ЕЭК, в рамках согласования работы ЕЭК с целями устойчивого развития.

21. Комитет **был проинформирован** о последствиях пандемии COVID-19 и кризиса ликвидности для осуществления программы работы Комитета (ECE/TRANS/2021/5). **С озабоченностью отмечая** чрезвычайные обстоятельства, включая пандемию и кризис ликвидности, которые ограничивают вспомогательное обслуживание, имеющее важное значение для выполнения программы работы Комитета, и тем самым отражаются на качестве услуг, предоставляемых государствам-членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся внутреннего транспорта и относящихся к ведению Комитета:

а) **выразил свою признательность** секретариату и Бюро за экстраординарные усилия и достижения в деле адаптации методов работы для обеспечения бесперебойного функционирования и за предоставление незапланированных важнейших услуг основным клиентам;

б) **вновь подчеркнул** решающее значение *полного* обслуживания программной деятельности, включенной в программу работы Комитета, в частности поддержки его вспомогательных органов и договорных органов (административных комитетов), для обеспечения устойчивости транспорта и осуществления Повестки дня на период до 2030 года; и

с) **настоятельно призвал всех соответствующих субъектов** уделять первоочередное внимание и содействовать возвращению к нормальному предоставлению услуг (совещания, устный и письменный перевод) и стандартным методам работы для этих программных мероприятий, как только это будет возможно с эпидемиологической и организационной точек зрения.

22. Кроме того, Комитет **просил** своего Председателя проинформировать в докладе Исполнительный комитет (Исполком) о вкладе транспортного компонента Европейской экономической комиссии (ЕЭК) в меры по борьбе с пандемией в соответствии с документом ECE/TRANS/2021/4 и озабоченности Комитета в связи с последствиями сложившейся ситуации для клиентов и функций Комитета, а также о настоятельной необходимости и принципиальном значении возвращения к нормальному процессу предоставления услуг.

VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности КВТ и его вспомогательных органов (пункт 5 повестки дня)

A. Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета

Документация: ECE/TRANS/2021/6

23. Комитет **принял** пересмотренный круг ведения Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) в соответствии с просьбой SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234), отметив, что пересмотренный круг ведения, содержащийся в приложении I к документу ECE/TRANS/2021/6, был подготовлен согласно Стратегии КВТ до 2030 года.

24. Комитет **подчеркнул** важность групп экспертов в качестве эффективных и действенных технических платформ для выполнения его мандатов, **отметив** при этом, что они создаются и функционируют в соответствии с «Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН» (ECE/EX/2/Rev.1). В связи с этим Комитет **подчеркнул**, что для создания или продления мандатов групп экспертов, надзор за деятельностью которых осуществляется его рабочими группами, требуется одобрение Комитета, которое затем представляется Исполкому для окончательного утверждения.

25. Комитет **одобрил учреждение** новой группы экспертов, которой поручено подготовить проект нового правового документа о международных узлах железнодорожных пассажирских перевозок, на основе ее круга ведения, содержащегося в документе ECE/TRANS/2021/6, приложение II.

26. Комитет **одобрил** учреждение новой группы экспертов, которой поручено подготовить проект нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, на основе ее круга ведения, содержащегося в документе ECE/TRANS/2021/6, приложение III; термин «надзорный» означает, что группа отчитывается непосредственно перед WP.1.

27. Комитет **одобрил** продление мандатов следующих групп экспертов:

a) Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам — до 31 декабря 2022 года в соответствии с просьбой Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) (ECE/TRANS/WP.1/173, п. 31; ECE/TRANS/2021/7, приложение III), с тем чтобы Группа могла завершить работу над «дополнительными» дорожными знаками, т. е. знаками, которые можно было бы считать частью Конвенции 1968 года в будущем;

b) Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), — до конца июня 2023 года в соответствии с просьбой Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (ECE/TRANS/SC.1/414, п. 8);

c) Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры — еще на один год до 2022 года в соответствии с просьбой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) (ECE/TRANS/WP.5/68, п. 34) с целью провести по крайней мере еще две сессии ежегодно в 2021 и 2022 годах с устным переводом на три официальных языка ЕЭК, а также продолжить и активизировать ее усилия по сбору данных по всем видам транспорта, с тем чтобы подготовить более информативный окончательный доклад.

В. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту

Документация: ECE/TRANS/2021/7

28. Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2021/7, содержащий результаты совещаний, проведенных Бюро КВТ в 2020 году, и решения вспомогательных органов Комитета по разделу «Специальные процедуры на период COVID-19», санкционирующие принятие решений вспомогательными органами КВТ в соответствии с процедурами «отсутствия возражений» в ходе дистанционных неофициальных совещаний, проводимых вместо официальных совещаний.

29. Комитет **принял к сведению** тот факт, что утверждение доклада о работе восемьдесят третьей сессии будет ограничено перечнем основных решений в соответствии со «Специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием», утвержденными Исполнительным комитетом (ECE/EX/2020/L.12). Полный текст доклада Комитета будет распространен на более позднем этапе.

VIII. Программные вопросы (пункт 6 повестки дня)

30. Комитет **напомнил**, что в декабре 2017 года на семьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи была принята резолюция A/72/266 по вопросу об изменении парадигмы управления в Организации Объединенных Наций. В этой резолюции государства-члены одобрили предложенный переход с двухгодичного бюджетного периода на годовой бюджетный период на экспериментальной основе начиная с бюджета по программам на 2020 год и просили Генерального секретаря провести анализ изменений в бюджетном цикле в 2022 году после завершения первого полного бюджетного цикла. Генеральная Ассамблея постановила также рассмотреть на своей семьдесят седьмой сессии вопрос об исполнении годового бюджета в целях принятия окончательного решения. Проект программы работы на 2021 год и проект плана по программам на 2022 год для подпрограммы по транспорту, представленные ниже, составлены в соответствии с введенным с 2020 года годовым форматом с поправками, отражающими резолюцию 74/251 Генеральной Ассамблеи, и дополнительными уточнениями, рекомендованными по итогам шестидесятой сессии Комитета по программе и координации (документ A/75/16).

А. Программа работы на 2021 год

Документация: ECE/TRANS/2021/8

31. Комитет **принял** проект программы работы для подпрограммы «Транспорт» на 2021 год (ECE/TRANS/2021/8) и **рекомендовал** представить его Исполнительному комитету на утверждение.

В. План по программам на 2022 год

Документация: ECE/TRANS/2021/9

32. Комитет **рассмотрел** План по программам на 2022 год в отношении подпрограммы по транспорту (ECE/TRANS/2021/9), **заявил о своей поддержке** эффективной и результативной работы КВТ, его вспомогательных органов и подпрограммы по транспорту в целом; **подчеркнул важность обеспечения** того, чтобы распределение ресурсов и бюджета в системе Организации Объединенных Наций пропорционально отражало высокую эффективность подпрограммы и ее возросшие потребности.

С. Перечень публикаций в 2022 году

Документация: ECE/TRANS/2021/10

33. Комитет **заявил о своей поддержке** программы публикаций на 2022 год, содержащейся в документе ECE/TRANS/2021/10, и **одобрил** ее, а также **рекомендовал** соответствующим рабочим группам по мере необходимости принять участие в их подготовке.

Д. Расписание совещаний в 2021 году

Документация: ECE/TRANS/2021/10

34. Комитет **утвердил** перечень совещаний в 2021 году, содержащийся в документе ECE/TRANS/2021/10, на основе предложений вспомогательных органов Комитета.

IX. Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 7 повестки дня)

А. Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта

Документация: ECE/TRANS/2021/11

35. Комитет, выполняя свою роль в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, **обсудил пути укрепления** системы регулирования в области внутреннего транспорта на международном уровне, в частности в свете стратегической роли внутреннего транспорта в плане содействия реализации целей устойчивого развития на период до 2030 года. В этой связи Комитет **подчеркнул неотложный характер ускорения процесса присоединения** к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые относятся к его ведению и формируют международную основу для регулятивной системы внутреннего транспорта, и их осуществления и **предложил** странам, которые еще не сделали этого, присоединиться к конвенциям и другим правовым документам ООН в области внутреннего транспорта и осуществлять их, включая те, которые еще не вступили в силу.

36. Российская Федерация, ссылаясь на резолюцию № 264 о международных железнодорожных пассажирских перевозках по маршруту Восток — Запад, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2017/17/Rev.1, **вновь подтвердила** важность развития международных железнодорожных перевозок и в этой связи призвала соответствующие страны присоединиться к Конвенции об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 21 февраля 2019 года.

37. При рассмотрении этих вопросов Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2021/11 о положении в связи с присоединением к правовым документам ООН в области внутреннего транспорта, находящимся в ведении Комитета и его вспомогательных органов, по состоянию на декабрь 2020 года.

В. Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов)

Документация: ECE/TRANS/2021/12

38. Комитет **приветствовал** сообщения от государств, являющихся членами Организации Объединенных Наций и договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, о национальном и региональном опыте, включая информацию о проблемах и особых потребностях, полученном ими в ходе осуществления конвенций, к которым они присоединились.

39. Комитет **принял во внимание** документ ECE/TRANS/2021/12, который содержит анализ региональных тенденций и динамики в отношении присоединения к ключевым конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта.

40. Памятуя о том, что повышение эффективности осуществления во всем мире является одним из ключевых элементов Стратегии КВТ и его видения на период до 2030 года, Комитет **отметил доклад о ходе работы** по ключевым вопросам и тенденциям в области осуществления конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, относящихся к его ведению, на региональном и глобальном уровнях и предложил государствам — членам ООН присоединиться к конвенциям Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту.

С. Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (заявления делегатов)

Документация: ECE/TRANS/2021/13

41. Комитет **приветствовал** заявления государств, членов Организации Объединенных Наций и договаривающихся сторон конвенций и соглашений по внутреннему транспорту о проблемах и новых тенденциях в области внутреннего транспорта в их соответствующих регионах.

42. Комитет, **принимая во внимание** документ ECE/TRANS/2021/13, содержащий тематический обзор вызовов, связанных с COVID-19, и новых тенденций в области внутреннего транспорта в различных регионах, **поручил секретариату и своим вспомогательным органам** учитывать эту информацию в работе в целях повышения ее актуальности и результативности во всем мире.

Д. Интеллектуальные транспортные системы

Документация: ECE/TRANS/2021/14, ECE/TRANS/2021/15

43. Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления «Дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) (ECE/TRANS/2021/14), начало которому было положено на его семьдесят четвертой сессии. Кроме того, Комитет **был проинформирован** о деятельности неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), которая приняла пересмотренный круг ведения в июне 2019 года, а также о работе **совместного совещания WP.1 и WP.29**.

44. Комитет **принял к сведению** ход осуществления «Дорожной карты» по ИТС, которая была представлена на его семьдесят четвертой сессии, и **призвал** продолжить деятельность Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) в качестве основной платформы для многостороннего диалога и обмена передовым/новым опытом между договаривающимися сторонами, применяющими e-CMR, а также в качестве платформы для обмена информацией по цифровым/умным дорогам; Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) в области умного судоходства,

речных информационных служб (РИС) и инновационных технологий в контексте недавно принятых Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП); WP.1 — работу над условиями использования автоматизированных транспортных средств в дорожном движении; Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) — в сфере телематики для перевозки опасных грузов; Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) — над вопросами осуществления рамочного документа по безопасности автоматических транспортных средств; Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (WP.29/GRVA)¹ — в сфере регулирования использования автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств (в том числе искусственный интеллект); и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), — в рамках проекта eTIR, поскольку поощрение нормативной и иной деятельности в этих областях позволит получить те преимущества, которые могут дать ИТС в плане безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и управления движением. Кроме того, Комитет **отметил с удовлетворением**, что «Дорожная карта» по ИТС на 2011–2020 годы, которая истекла в 2020 году, стимулировала деятельность в области ИТС, связанную с инфраструктурой и всеми видами транспорта, и способствовала применению комплексного подхода к ИТС.

45. Исходя из этого и учитывая важность ИТС в свете глобальных мегатенденций, технического прогресса и продолжающихся преобразований Комитета и его рабочих групп, **приветствовал и принял** обновленную «Дорожную карту» по ИТС на период 2021–2025 годов, которая была разработана в соответствии с решением восемьдесят второй сессии Комитета, и **поблагодарил секретариат за ее своевременную подготовку**.

Е. Окружающая среда, изменение климата и транспорт

1. Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года

Документация: неофициальный документ № 1

46. Комитет **был проинформирован** о ходе реализации целей устойчивого развития, несмотря на последствия пандемии, и основных глобальных процессов/инициатив для отслеживания прогресса, в том числе задач и показателей достижения целей устойчивого развития (неофициальный документ № 1). Комитет **подтвердил свое стремление** расширить вклад в мониторинг и выполнение связанных с транспортом задач Повестки дня на период до 2030 года, Парижского соглашения, Новой программы развития городов, Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и **просил** вспомогательные органы согласовать свою деятельность соответствующим образом.

2. Действия Комитета по внутреннему транспорту в связи с изменением климата и Парижским соглашением: снижение зависимости от углеводородов и адаптационные требования

Документация: неофициальный документ № 2

47. Комитет **рассмотрел** усилия по дальнейшей разработке и развертыванию системы внутреннего транспорта «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS); **подчеркнул** ее важность для реализации декларации КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям», одобренной Комитетом на его восемьдесят второй сессии; **призвал своих членов** поддержать ее применение; **просил** секретариат продолжить

¹ Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA).

усилия по эффективному сбору средств в поддержку более широкого использования и дальнейшего развития ForFITS и **представить** подробную информацию об осуществлении ForFITS на восемьдесят четвертой сессии КВТ.

3. Смягчение экологически вредного воздействия перевозок внутренним транспортом

48. Комитет **был проинформирован** о ходе работы в области зеленого транспорта в рамках всего Отдела, в частности в связи с осуществлением Стратегии КВТ.

4. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

49. Комитет был проинформирован Председателем Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) г-ном Р. Талером (Австрия) о работе, проделанной ОПТОСОЗ. Комитет **принял к сведению информацию** о подготовке предстоящего пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоится 17 и 18 мая 2021 года, включая подготовку текста декларации, которая должна быть одобрена на Совещании высокого уровня.

50. Комитет **выразил свою неизменную поддержку** завершению работы над следующими итоговыми документами Совещания высокого уровня, что отражает ее важность в контексте пандемии COVID-19: Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту, Справочник по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориально-пространственному планированию, исследование по эвождению, «Управление мобильностью: руководство по международной передовой практике», исследование по вопросу о рабочих местах в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, а также окончательный вариант генерального плана по стимулированию велосипедного движения.

51. Комитет **призвал** своих членов принять активное участие в пятом Совещании высокого уровня, рассмотреть вопрос о назначении национальных координаторов ОПТОСОЗ² в транспортном секторе и проинформировать об этом секретариат.

52. Ссылаясь на решение Комитета № 28 от 2020 года (см. ECE/TRANS/294, п. 42), Комитет **просил** секретариат продолжить усилия по поиску синергизма в области транспорта и территориально-пространственного планирования в городах и представить доклад по этому вопросу на восемьдесят четвертой сессии Комитета.

Г. Безопасность на внутреннем транспорте

53. Комитет **был кратко проинформирован** о результатах круглого стола по интеллектуальным транспортным системам и кибербезопасности, который был организован совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) 8 сентября 2020 года и приурочен к сессии WP.5.

54. В целях усиления синергизма в работе по вопросам безопасности на транспорте и подготовки к предстоящим совещаниям Дискуссионного форума по безопасности на внутреннем транспорте Комитет **предложил** секретариату **продолжить консультации** с МСЖД по вопросу о безопасности на железнодорожном транспорте и предотвращении незаконного вмешательства, а также в случае необходимости **принять участие** в процессе подготовки Форума по безопасности на внутреннем транспорте.

² Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

Г. Аналитическая работа в области транспорта

Документация: ECE/TRANS/2021/16, ECE/TRANS/2021/17, неофициальный документ № 3, неофициальный документ № 4

55. Комитет **был проинформирован** Председателем Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) г-жой Э. де Вит (Нидерланды) об аналитической работе, проведенной в рамках WP.5 в 2020 году (ECE/TRANS/2021/16). Среди прочих аналитических материалов Комитет **был ознакомлен** с основными извлеченными уроками и рекомендациями, вытекающими из доклада Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4), и предложением о дальнейших действиях (ECE/TRANS/WP.5/2020/9).

56. Кроме того, Комитет **был проинформирован** о ходе работы по созданию под эгидой ЕЭК центра мониторинга транспортной инфраструктуры, который будет размещен на платформе географической информационной системы (ГИС). Комитет **просил** секретариат подготовить официальный документ о текущей деятельности Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры, который будет включать информацию о методологии, источниках данных, алгоритмах актуализации и механизмах защиты данных, а также об ответственности участвующих в этом процессе сторон.

57. Комитет был кратко проинформирован о ходе разработки набора показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта по линии проекта Счета развития Организации Объединенных Наций (неофициальный документ № 3). Комитет **поручил** секретариату уточнить поддающийся измерению набор критериев в рамках деятельности по проекту показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), а также **просил** WP.5 пересмотреть предлагаемые меры, с тем чтобы сориентировать их на практику и привлечь к ним внимание всех стран региона ЕЭК.

58. Кроме того, Комитет был проинформирован о начале работы в соответствии с пятилетним мандатом Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним.

59. Кроме того, по просьбе Бюро, высказанной на его сессии в ноябре 2020 года, Комитету **был представлен** краткий доклад по существу обсуждений, состоявшихся в ходе неофициальных консультаций о последующих шагах по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров, которые были организованы совместно с ОБСЕ 26 ноября 2020 года (ECE/TRANS/2021/17). Комитет **приветствовал** информацию, представленную в документе ECE/TRANS/2021/17 о введении в действие евро-азиатских транспортных коридоров, и резюме обсуждений, проведенных в ходе неофициальных консультаций о последующих шагах в этой области. В частности, он **отметил** заинтересованность, выраженную правительствами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины, в содействии разработке предложения по механизму управления коридорами, а также в участии в экспериментальном внедрении такого механизма, и **просил** WP.5 продолжать деятельность по введению в действие ЕАТС и представить КВТ доклад по этому вопросу.

Н. Безопасность дорожного движения

Документация: ECE/TRANS/2020/9, неофициальный документ № 5, ECE/TRANS/2021/18, ECE/TRANS/2021/19

60. Председатель Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) г-жа Л. Иорио (Италия) **сообщила** Комитету о наиболее важных изменениях в работе WP.1. В частности, была представлена информация о таких тематических областях, как использование автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, международные водительские удостоверения, стратегические вопросы в

связи с механическими двухколесными транспортными средствами, Сводная резолюция о дорожном движении (RE.1), а также безопасность дорожного движения и достижение целей устойчивого развития.

61. Комитет **был проинформирован также** о работе и достижениях Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (GERSS). Комитет был проинформирован о ходе разработки системы e-CoRSS, являющейся электронной версией Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

62. Комитет **принял к сведению** прогресс в осуществлении Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения, который завершается в 2020 году (неофициальный документ № 5).

63. Комитет **вновь выразил обеспокоенность** по поводу недостаточного общемирового прогресса в выполнении задач, предусмотренных целями устойчивого развития в сфере безопасности дорожного движения, и задач Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года и для укрепления вклада Комитета в глобальные усилия по преодолению кризиса в области безопасности дорожного движения Комитет **приветствовал** принятие 1 апреля 2020 года «Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения» и предложил всем заинтересованным сторонам, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения, применять рекомендации КВТ.

64. Комитет **приветствовал** принятие 31 августа 2020 года резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», включая среди прочих ключевых положений i) одобрение Стокгольмской декларации, ii) провозглашение второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы с целью сокращения к 2030 году смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов, iii) обращение к Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций с просьбой подготовить во взаимодействии с партнерами по линии Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) и другими заинтересованными сторонами план действий на второе Десятилетие.

65. Комитет **был проинформирован** об основных изменениях в связи с деятельностью Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и областях сотрудничества с Комитетом (ECE/TRANS/2021/18). Комитет **выразил свою признательность** Специальному посланнику за его усилия, в частности для содействия присоединению к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их осуществлению. Комитет, который в 2020 году предложил Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций положительно рассмотреть вопрос о сохранении института Специального посланника по безопасности дорожного движения до 2030 года для обеспечения постоянного внимания безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/294, п. 59), с удовлетворением отметил, что в резолюции 74/299 ГА ООН, принятой в 2020 году, Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций предлагается рассмотреть вопрос о продлении функций Специального посланника по безопасности дорожного движения на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

66. Комитет **был проинформирован** о последних изменениях в связи с деятельностью Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН), а также о планах будущего развития Фонда (ECE/TRANS/2021/19). Он **принял к сведению** успешное начало второго официального конкурса заявок, положение дел с осуществлением отдельных проектов в странах с низким и средним уровнем дохода, а также ожидаемое будущее направление деятельности Фонда и ход работы по созданию секретариата Фонда.

Комитет **призвал** свои государства-члены рассмотреть возможность внесения финансовых взносов в Фонд и расширить сотрудничество в поддержку его миссии.

I. Согласование правил в области транспортных средств

Документация: ECE/TRANS/2020/20

67. Председатель Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) г-н А. Эрарио **проинформировал** Комитет о самых последних изменениях в работе WP.29 и его шести вспомогательных рабочих групп (GRBP, GRE, GRPE, GRSG, GRSP, GRVA), Административного комитета Соглашения 1958 года, Административного комитета Соглашения 1997 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (ECE/TRANS/2021/20). Комитет **одобрил** деятельность, отмеченную в документе ECE/TRANS/2021/20. Он **отметил** ограничения, установленные в отношении сессий WP.29 и его вспомогательных органов в качестве мер реагирования на последствия COVID-19 и финансовый кризис в Организации Объединенных Наций.

68. Комитет был **проинформирован** также о деятельности Всемирного форума и его рабочих групп, описание которой приведено в документе ECE/TRANS/WP.29/2020/1/Rev.2, в котором содержится подробный обзор распределения областей работы между различными группами вследствие выделения приоритетных направлений деятельности и ее согласования со Стратегией КВТ.

69. Комитет **отметил**, что в течение 2020 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работали более 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 152 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 20 глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), связанных с Соглашением 1998 года, и четырех предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, в результате чего было принято 96 поправок и введено 9 правил ООН и ГТП ООН.

70. Комитет **принял к сведению** число договаривающихся сторон Соглашения 1958 года (57), Соглашения 1998 года (36) и Соглашения 1997 года (16).

71. Комитет **был проинформирован** о том, что первый набор правил ООН, касающихся автоматизированных транспортных средств, который был принят на сессии WP.29 в июне 2020 года, вступил в силу 22 января 2021 года. Этот набор новых правил ООН включает не только Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе, — первое практическое применение систем третьего уровня автоматизации транспортных средств, — но и перспективные правила ООН, касающиеся кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения. В тот же день вступили в силу также новые Правила ООН, касающиеся целостности топливной системы и безопасности электрического привода в случае удара сзади, и новые Правила ООН, касающиеся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ). На сессии в ноябре 2020 года были приняты два новых правила ООН, направленных на защиту уязвимых участников дорожного движения, а именно новые Правила ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом, и Правила ООН, касающиеся систем предупреждения при трогании с места. Комитет **приветствовал** создание WP.29 первого свода правил ООН, касающихся высокоавтоматизированных транспортных средств, который был подготовлен GRVA. Соединенные Штаты Америки отметили, что эти три стандарта носят региональный характер. Работа по принятию глобальных технических руководящих принципов и потенциальных технических правил, касающихся высокоавтоматизированных транспортных средств, в соответствии с Рамочным документом остается главным всеобъемлющим направлением деятельности WP.29 в области автоматизированного вождения. Италия отметила, что договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года, в соответствии с которым были приняты три правила ООН, относятся к нескольким регионам мира (Европа, Африка, Азия и Тихий океан), и выразила надежду на дальнейшее развитие работы по высокоавтоматизированным транспортным средствам на основе Рамочного

документа в контексте соглашений 1958 года и 1998 года, с тем чтобы охватить наибольшее число договаривающихся сторон на глобальном уровне.

72. Комитет **отметил**, что третья поправка к Соглашению 1997 года вступила в силу 13 ноября 2019 года. Эта поправка не только уточняет положения благодаря включению дополнительных определений, но и обеспечит более высокий уровень качества на основе требований нового добавления 3 о соответствии процедуры периодических технических осмотров. Вспомогательная резолюция СР.6 о требованиях, касающихся испытательного оборудования, квалификации и профессиональной подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами, была дополнена элементами, касающимися придорожных технических осмотров транспортных средств неиндивидуального пользования. Данная поправка будет способствовать дальнейшему повышению уровня безопасности транспортных средств даже в период между обязательными периодическими проверками.

73. Комитет **отметил**, что Исполнительный комитет Соглашения 1998 года ввел новые Глобальные технические правила № 21, касающиеся определения мощности электромобилей, и принял восемь поправок к глобальным техническим правилам № 3 (торможение мотоциклов), 6 (безопасные стеклянные материалы), 7 (подголовники), 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности), 16 (шины), 18 (системы бортовой диагностики (БД) транспортных средств категории L) и 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности).

74. Комитет **был проинформирован** о ходе работы по созданию базы данных по официальным утверждениям типа (ДЕТА)³, которая в настоящее время размещена в Германии. Он **поблагодарил** Германию за хостинг ДЕТА и **принял к сведению** просьбу нескольких делегаций о финансировании базы данных из регулярного бюджета ЕЭК, но **вновь подтвердил**, что из-за отсутствия консенсуса финансирование будет по-прежнему осуществляться за счет альтернативных способов внесения взносов до проведения дальнейших консультаций.

Ж. Перевозка опасных грузов

Документация: ST/SG/AC.10/C.3/114 и Add.1, ST/SG/AC.10/C.4/78, ST/SG/AC.10/48 и [Add.1–3], ECE/TRANS/WP.15/249 и Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, ECE/ADN/54 и Add.1 и Corr.1, ECE/ADN/56, ECE/TRANS/300, ECE/TRANS/301

75. Председатель WP.15 г-жа А. Румье (Франция), Председатель Совместного совещания WP.15/AC.1 г-н К. Пфовадель (Франция) и Председатель WP.15/AC.2 г-н Х. Лангенберг (Нидерланды) **проинформировали** Комитет о достижениях своих рабочих групп за последний год. Комитет **отметил**, что обе сессии подкомитетов экспертов ЭКОСОС, запланированные на июнь/июль, а также тридцать седьмая сессия Совместного совещания экспертов по правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) (WP.15/AC.2), и двадцать пятая сессия Административного комитета ВОПОГ, запланированные на август 2020 года, были отменены в связи с мерами по борьбе с пандемией COVID-19. Комитет **приветствовал** тот факт, что Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции принял проект резолюции на следующий двухгодичный период 2021–2022 годов для рассмотрения ЭКОСОС на его сессии 2021 года, и **предложил** секретариату представить доклад КВТ на его следующей сессии.

³ База данных для обмена информацией об официальных утверждениях типа (ДЕТА).

76. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещания 30 ноября — 8 декабря 2020 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.3/114 и Add.1). Подкомитет экспертов по согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции провел совещание 9–11 декабря 2020 года (см. доклад ST/SG/AC.10/C.4/78).

77. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции провел свою десятую сессию 11 декабря 2020 года в целях рассмотрения работы обоих подкомитетов за двухгодичный период 2019–2020 годов (см. доклад ST/SG/AC.10/48). Он принял рекомендации (ST/SG/AC.10/48/Add.1–3), которые будут отражены в публикациях, запланированных секретариатом на 2021 год (двадцать второе пересмотренное издание Рекомендаций по перевозке опасных грузов — Типовые правила; поправку 1 к седьмому пересмотренному изданию Рекомендаций по перевозке опасных грузов — Руководство по испытаниям и критериям; и девятое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системы классификации опасности и маркировки химической продукции).

78. Комитет **был проинформирован** о том, что Международная морская организация (ИМО), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), а также органы ЕЭК, занимающиеся вопросами наземных перевозок опасных грузов, приступят в 2021 году к работе по переносу рекомендаций Комитета ЭКОСОС в свои соответствующие правовые документы, с тем чтобы обеспечить их одновременное применение в отношении всех видов транспорта с 1 января 2023 года.

79. Комитет **отметил**, что в январе 2020 года к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) присоединился Узбекистан, в результате чего число договаривающихся сторон этого соглашения достигло 52. Комитет **выразил обеспокоенность** в связи с тем, что Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 (1) и 14 (3) б) Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), принятый Конференцией договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все договаривающиеся стороны ДОПОГ стали сторонами этого Протокола. В этой связи он **настоятельно призвал** остальные договаривающиеся стороны (Азербайджан, Беларусь, Боснию и Герцеговину, Грузию, Исландию, Казахстан, Марокко, Нигерию, Сан-Марино, Северную Македонию, Таджикистан, Хорватию и Черногорию) предпринять необходимые шаги, с тем чтобы Протокол мог вступить в силу.

80. Комитет **приветствовал** вступление в силу 1 января 2021 года Протокола о внесении изменений в название Соглашения (исключающего слово «Европейское»), который был принят в мае 2019 года Конференцией сторон Европейского соглашения 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов. Комитет **рекомендовал** всем государствам — членам Организации Объединенных Наций присоединиться к ДОПОГ и в полной мере осуществлять его после исключения из названия слова «Европейское» и с учетом резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи от 31 августа 2020 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой она подтвердила роль и значение ДОПОГ в качестве одного из основных правовых документов Организации Объединенных Наций, содействующих обеспечению безопасности дорожного движения, и рекомендовала государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать его договаривающимися сторонами.

81. Комитет **отметил**, что проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые в 2018 и 2019 годах и в мае 2020 года для предполагаемого вступления в силу 1 января 2021 года и воспроизведенные в документах ECE/TRANS/WP.15/249 и Corr.1 и ECE/TRANS/WP.15/249/Add.1, были представлены Генеральному секретарю правительством Франции, а затем препровождены Генеральным секретарем договаривающимся сторонам для принятия. Они были сочтены принятыми 1 октября 2020 года и вступили в силу 1 января 2021 года. В этой связи секретариат опубликовал новое сводное издание ДОПОГ 2021 года (ECE/TRANS/300, Vol. I и II).

82. Комитет **отметил**, что проекты поправок к прилагаемым к ВОПОГ Правилам, принятые в 2018, 2019 и 2020 годах и воспроизведенные в документе ECE/ADN/54, были сочтены принятыми 1 октября 2020 года для вступления в силу 1 января 2021 года. Другие поправки, принятые в августе 2020 года и воспроизведенные в документах ECE/ADN/54/Corr.1 и ECE/ADN/54/Add.1, также были распространены для принятия и вступления в силу 1 января 2021 года. В этой связи секретариат публикует новое сводное издание ВОПОГ 2021 года (ECE/TRANS/301, Vol. I и II). Число договаривающихся сторон ВОПОГ по-прежнему составляет 18.

83. Комитет **отметил**, что Совместным совещанием Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, самой Рабочей группой и Совместным совещанием экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, были приняты другие проекты поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ для предполагаемого вступления в силу 1 января 2023 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 и Add.1).

К. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)

Документация: ECE/TRANS/2021/21

84. Г-н О. Федоров (Украина), Председатель Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), **проинформировал** Комитет об основных итогах работы сто пятьдесят четвертой и сто пятьдесят пятой сессий WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/308 и ECE/TRANS/WP.30/310). Комитет **принял к сведению и поддержал** деятельность договаривающихся сторон, WP.30, AC.2, AC.3 и секретариата ECE/МДП в 2020 году, описание которой содержится в документе ECE/TRANS/2021/21.

85. В частности, Комитет **был проинформирован** о том, что на своей сессии в феврале 2020 года AC.2 принял предложения по поправкам, предусматривающим включение процедуры eTIR в новое приложение 11 к Конвенции МДП, а также о ходе разработки международной системы eTIR, усилиях по обеспечению взаимосвязи между международной системой eTIR и национальными таможенными системами и деятельности Группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1). Комитет **был также проинформирован** о последних изменениях в связи с Международным банком данных МДП (МБДМДП) и усилиях, направленных на то, чтобы сделать обязательным электронное представление данных в МБДМДП.

86. Комитет **был проинформирован** о ходе осуществления рекомендаций в 2020 году, которые были вынесены по итогам ревизии Целевого фонда МДП, проведенной Управлением служб внутреннего надзора Организации Объединенных Наций (УСВН) в 2020 году.

87. Комитет **был проинформирован** о последнем предложении по поправкам к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, направленном на увеличение интервала между обзорами, которые проводятся среди договаривающихся сторон в отношении прогресса, достигнутого в деле улучшения процедур пересечения границ в их странах, с двух до пяти лет. Комитет **поручил** SC.2 и WP.30 включить в повестку дня совещаний вопрос о мониторинге осуществления приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

88. Комитет **был проинформирован** о намерении ЕЭК и Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА) заключить меморандум о взаимопонимании в отношении активизации и перевода в цифровой формат соответствующих конвенций Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта.

89. Комитет **был проинформирован** о последующих мерах, принятых WP.30 в 2020 году в целях согласования своей работы со Стратегией КВТ.

90. Комитет **был проинформирован** о деятельности в области облегчения процедур пересечения границ в связи с пандемией COVID-19. Он **рекомендовал** заинтересованным странам присоединиться к конвенциям Организации Объединенных Наций в области облегчения пересечения границ, содействовать цифровому обмену информацией и оперативно осуществлять положения приложения 11 к Конвенции МДП, вводя в действие систему eTIR, и **настоятельно призвал** все договаривающиеся стороны соблюдать положения Конвенции о согласовании 1982 года в целях борьбы с пандемией COVID-19.

L. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Документация: ECE/TRANS/WP.11/241, ECE/TRANS/WP.11/243

91. Г-н К. де Путтер (Нидерланды), Председатель Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11), **проинформировал** Комитет о состоянии предложенных поправок к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), которые были приняты на семьдесят пятой и семьдесят шестой сессиях Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) в 2019 и 2020 годах (ECE/TRANS/WP.11/241, приложение I, и ECE/TRANS/WP.11/243, приложение I).

92. Комитет **отметил**, что число договаривающихся сторон Соглашения по-прежнему составляет 50.

93. Комитет **был проинформирован** об итогах обсуждения, проведенного на семьдесят шестой сессии WP.11, по ряду вопросов, которые не были решены в ходе круглого стола по путям совершенствования функционирования Рабочей группы, состоявшегося в рамках ее семьдесят четвертой сессии.

94. Комитет, **отмечая**, что семьдесят шестая сессия Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов, которую планировалось провести в апреле 2020 года, была отменена в связи с принятием мер по борьбе с пандемией COVID-19, в результате чего в 2020 году (13–16 октября 2020 года) была проведена только одна сессия, **решил отложить** рассмотрение решения Рабочей группы об увеличении количества сессий с двух до трех в течение двухгодичного периода с первоначально запланированной сессии 2021 года до сессии 2023 года.

M. Автомобильный транспорт

95. Комитет **был проинформирован** о последних изменениях в связи с деятельностью Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) и Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

96. В частности, Комитет **заслушал последнюю информацию** о ходе реализации предложений о внесении поправок в статьи 14 (право присоединиться к Соглашению), 22 и 22 bis (процедуры внесения поправок) ЕСТР, а также о создании нового добавления 1С (на основе регламентов Европейского союза 165/2014, 2016/799 и 2018/502).

97. Делегат Египта проинформировал участников сессии о предложении по поправке к статье 14 ЕСТР, дающей Египту право присоединиться к ЕСТР, которое было официально направлено правительством Греции (уведомление депозитария С.N.473.2020, 23 октября 2020 года), от имени своего правительства выразил признательность правительству Греции за то, что оно выступило инициатором этого важного изменения, и поблагодарил, в частности, директора Отдела международного

сотрудничества Министерства инфраструктуры и транспорта Греции за оказанную им поддержку. Он проинформировал также участников сессии о присоединении Египта к Конвенции МДП (уведомление депозитария С.N.570.2020, 22 декабря 2020 года) и об усилиях, предпринимаемых его страной при содействии Проекта ЕвроМед по поддержке транспорта, по обновлению законодательства в области автомобильного транспорта с учетом передовой международной практики и его гармонизации с законодательством других стран ЕЭК ООН, стран — партнеров ЕвроМед и за пределами этого региона на основе правовых документов ООН и соответствующего законодательства ЕС. Кроме того, он подчеркнул, что в настоящее время приоритет отдается присоединению к венским конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, ДОПОГ и ЕСТР.

98. Делегат Израиля проинформировал сессию о предпринимаемых его страной усилиях по присоединению к таким правовым документам ООН, как ЕСТР, ДОПОГ и другие соглашения, а также по введению обязательного обучения некоторых категорий профессиональных водителей по примеру директивы 2003/59/СЕ и поблагодарил финансируемый ЕС проект ЕвроМед по поддержке транспорта, и особенно его руководителя группы и группу экспертов, за поддержку, оказанную израильскому правительству в этих процессах.

99. Комитет **был проинформирован** о том, что различия в режимах ЕСТР в договаривающихся сторонах — членах Европейского союза и договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, будут преодолены после обязательного внедрения 15 июня 2019 года смарт-тахографа в договаривающихся сторонах ЕСТР, являющихся членами Европейского союза.

100. Принимая во внимание необходимость содействия техническому прогрессу, обновления и гармонизации требований международной системы тахографов, Комитет **подчеркнул** необходимость гармонизации процесса включения в ЕСТР требований к новому поколению смарт-тахографов с учетом мнений и позиций всех сторон в отношении принципов взаимного согласия и взаимной выгоды.

101. Комитет **затем был проинформирован** о числе договаривающихся сторон Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и протоколов к ней, включая Дополнительный протокол к Конвенции КДПГ (e-CMR). Комитет **заслушал последнюю информацию** о ходе работы неофициальной группы экспертов по e-CMR в связи с подготовкой документа с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для внедрения e-CMR, о чем Комитет просил на восемьдесят первой сессии. Комитет был проинформирован об участии секретариата в проекте Исламского банка развития по поощрению присоединения к e-CMR и его осуществления в Азербайджане, Афганистане, Иране (Исламская Республика), Казахстане, Кыргызстане, Пакистане, Таджикистане, Туркменистане, Турции и Узбекистане.

102. И наконец, Комитет **был проинформирован** о ходе разработки глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородскими и городскими автобусами (ОмниБус).

103. Комитет **отметил и поддержал** прогресс, достигнутый SC.1 и ее вспомогательным органом — Группой экспертов по ЕСТР, в частности продолжающееся обсуждение вопроса о согласовании режима ЕСТР в договаривающихся странах ЕС и странах, не являющихся членами ЕС, а также их работу по содействию присоединению к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и ее протоколам, включая Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR), и их осуществлению, о чем свидетельствует присоединение к этим правовым документам десяти стран за прошедший год. Комитет **поздравил** Председателя SC.1 с рождением дочери.

Н. Железнодорожный транспорт

104. Г-н Кулеша (Польша), Председатель Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), **проинформировал** Комитет об итогах семьдесят третьей сессии SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). Комитет **был проинформирован** о результатах рабочего совещания по развитию международного пассажирского железнодорожного транспорта в контексте резолюции № 264 КВТ, проведенного в ходе последней сессии SC.2, по итогам которого было выдвинуто предложение о создании новой группы экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок. Комитет **был проинформирован** о том, что ввиду ограничений, введенных ЮНОГ, на сессии Рабочей группы обсуждения на трех языках по повестке дня состоялись в значительно сокращенном виде. Комитет был проинформирован о деятельности Рабочей группы по согласованию со Стратегией КВТ путем подготовки обновленного круга ведения Рабочей группы.

105. Комитет **принял к сведению** изменения в связи с Европейским соглашением о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), включая присоединение Туркменистана, вступление в силу предложения о поправках и представление новых предложений о поправках к СМЖЛ. Комитет **был проинформирован** о ходе работы по второму этапу реализации генерального плана для высокоскоростных поездов в регионе ТЕЖ и о сотрудничестве с проектом ТЕЖ. Кроме того, Комитет **заслушал последнюю информацию** о ходе работы в других ключевых областях, которыми занимается Рабочая группа, в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Что касается работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву, то SC.2, как ожидается, рассмотрит доклад Группы о выполнении ее мандата на семьдесят пятой сессии, запланированной на ноябрь 2021 года. Соответственно, SC.2 представит КВТ доклад о работе этой группы на восемьдесят четвертой сессии Комитета в 2022 году.

106. Комитет **принял к сведению** информацию о ходе работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву.

107. Комитет **принял к сведению** работу, проведенную в рамках Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава.

О. Интермодальные перевозки и логистика

Документация: ECE/TRANS/2021/22

108. Председатель Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) г-жа Дж. Эльзингер (Австрия) **проинформировала** Комитет о работе, проделанной WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/147), которая касалась:

а) обзора и принятия поправок к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протоколу к нему;

б) определения методов работы WP.24 в поддержку введения в действие евро-азиатских транспортных связей;

в) организации круглых столов для обсуждения влияния пандемии COVID-19 на интермодальные перевозки и логистику и по итогам этой работы — разработки резолюции, касающейся укрепления сектора интермодальных грузовых перевозок в качестве транспортного решения в рамках мер реагирования на пандемии, для рассмотрения и возможного принятия КВТ;

г) разработки руководства ЕЭК по национальным генеральным планам в области интермодальных перевозок и логистики; и

д) деятельности, связанной с Кодексом практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), и хода работы по созданию группы экспертов по Кодексу ГТЕ.

109. Комитет принял к сведению и высоко оценил изменения в области интермодальных перевозок и логистики, которые произошли при содействии WP.24. Затем он **принял** содержащийся в документе ECE/TRANS/2021/22 проект резолюции № 268 об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок и **просил** WP.24 взаимодействовать с государствами — членами ЕЭК в осуществлении этой резолюции — см. приложение VI.

Р. Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансьевропейской автомагистрали и Трансьевропейской железнодорожной магистрали

Документация: неофициальный документ № 6

110. Комитет **был проинформирован** о последних изменениях по проекту Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) г-ном Мациевски, Управляющим проекта ТЕА, и по проекту Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) г-жой М. Колчинской (неофициальный документ № 6).

111. Кроме того, Комитет **принял к сведению** тот факт, что работа над стратегией ТЕЖ⁴ до 2025 года будет завершена в 2021 году, и **высказался в поддержку** опубликования этой стратегии в целях содействия ее распространению и тем самым усиления ее влияния в соответствующих странах.

112. Комитет **был проинформирован** о ситуации в связи с руководством проекта ТЕА.

113. Комитет **выразил свою поддержку** деятельности, осуществляемой ТЕА⁵ и ТЕЖ, и **призвал** государства-члены, предложившие кандидатов на должности управляющих проекта ТЕА, завершить подготовку контрактов (см. неофициальный документ № 6). Комитет также **высказался в поддержку** опубликования в 2021 году доклада ТЕА «Руководящие принципы ТЕА по обеспечению безопасности в зоне проведения работ» и **рекомендовал** своим членам содействовать их распространению и тем самым усилить их влияние в соответствующих странах.

Q. Внутренний водный транспорт

114. Г-н С. Турфф (Бельгия), Председатель Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), **проинформировал** Комитет о результатах работы, проведенной Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) и Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), а также об итогах шестьдесят четвертой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/213).

115. В частности, Комитет **принял к сведению** документы, принятые SC.3:

a) поправки к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга) и Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49);

b) поправка № 2 к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61), в качестве своей резолюции № 98;

c) Обновленный перечень приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, на водных путях категории E, сформулированный в виде добавления к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21, в качестве резолюции № 99;

⁴ Проект Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).

⁵ Проект Трансьевропейской автомагистрали (ТЕА).

d) пересмотренный Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение ко второму пересмотренному варианту резолюции № 63) в качестве своей резолюции № 100, а также пересмотренный Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к пересмотренной резолюции № 79) в качестве своей резолюции № 101.

116. Комитет **принял к сведению** принятие поправок к пятому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), которые в предварительном порядке были одобрены SC.3/WP.3 в 2020 году, а также подготовительную работу к шестому пересмотру ЕПСВВП, которая в настоящее время ведется Группой экспертов по ЕПСВВП.

117. Комитет **принял к сведению**: а) основные выводы рабочего совещания по целям устойчивого развития и способам их достижения на внутренних водных путях, которое состоялось 12 февраля 2020 года в ходе пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3; б) итоги рабочего совещания на тему «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», которое состоялось в ходе шестьдесят четвертой сессии SC.3; а также в) прогресс в области автоматизированного и умного судоходства на внутренних водных путях.

118. Комитет **принял также к сведению** информацию о текущей работе по следующим направлениям: а) классификация отходов, образующихся на борту судов; б) глоссарий терминов и определений для внутреннего водного транспорта; а также в) содействие развитию прогулочного судоходства, включая деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству, обновление приложения IV к резолюции № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (МУС) и работу над онлайн-базой данных об образцах МУС.

119. Комитет **принял к сведению** прогресс, достигнутый SC.3 и ее вспомогательными органами, **выразил поддержку** деятельности секретариата в области создания циклической экономики на внутреннем водном транспорте и **призвал** другие рабочие группы действовать аналогичным образом.

120. Комитет **отметил** актуальность и своевременность подготовки шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, согласованного с документами европейских речных комиссий и национальными правилами стран — членов ЕЭК.

Р. Транспортная статистика и данные

Документация: ECE/TRANS/2021/23, неофициальный документ № 7

121. Г-н М. Скрим (Канада), Председатель Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), **проинформировал** Комитет о последних мероприятиях в области статистики транспорта, включая обновленную информацию, касающуюся виртуальной неофициальной сессии WP.6, которая состоится в июне 2020 года.

122. Комитет **приветствовал** некоторые исключительные мероприятия, связанные с кризисом COVID-19, в том числе предоставление директивным органам необходимых своевременных транспортных данных через свою вики-страницу, где указаны источники краткосрочных данных, и оказание странам помощи в изучении инновационных источников транспортных данных посредством проведения веб-семинаров, приуроченных к Международному транспортному форуму.

123. Комитет **был проинформирован** о том, что секретариат недавно подготовил публикацию «Статистика транспорта в Европе и Северной Америке», а также инфокарты транспортной статистики (документ ECE/TRANS/2021/23 и неофициальный документ № 7).

X. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/171, ECE/TRANS/WP.1/173; ECE/TRANS/WP.5/68; ECE/TRANS/WP.11/241, ECE/TRANS/WP.11/243; ECE/TRANS/WP.15/249 и Add.1 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, ECE/ADN/54 и Add.1 и Corr.1, ECE/ADN/56; ECE/TRANS/WP.24/147; ECE/TRANS/WP.29/1151, ECE/TRANS/WP.29/1153, ECE/TRANS/WP.29/1155; ECE/TRANS/WP.30/308, ECE/TRANS/WP.30/310; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/147, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/149, ECE/TRANS/WP.30/AC.3/24; ECE/TRANS/SC.1/414; ECE/TRANS/SC.2/234; ECE/TRANS/SC.3/213

124. Комитет **одобрил** в целом доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотаций, содержащихся в этом документе.

XI. Стратегические вопросы партнерства и технической помощи (пункт 9 повестки дня)

A. Диалог по вопросам политики и техническая помощь странам с переходной экономикой и развивающимся странам

125. В соответствии с Планом действий по развитию потенциала КВТ (2020–2025 годы) был проведен ряд мероприятий по развитию потенциала в регионе СПЕКА. Секретариат **проинформировал** Комитет об итогах деятельности по развитию потенциала, в особенности о региональном диалоге, нацеленном на укрепление транспортной связанности в регионе СПЕКА и за его пределами в эпоху COVID-19, и Ашхабадской инициативе по снижению барьеров в торговле и на транспорте посредством использования правовых документов, норм, стандартов и рекомендаций Организации Объединенных Наций с одновременным усилением взаимосвязанности в регионе СПЕКА.

126. Комитет с удовлетворением **принял к сведению** деятельность по развитию потенциала в регионе Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА) в соответствии с Планом действий КВТ по развитию потенциала (2020–2025 годы), в частности «Региональный диалог по укреплению транспортной связанности в регионе СПЕКА и за его пределами в эпоху COVID-19» и «Ашхабадскую инициативу по снижению барьеров в торговле и на транспорте посредством использования правовых документов, норм, стандартов и рекомендаций Организации Объединенных Наций с одновременным усилением взаимосвязанности в регионе СПЕКА», а также инициативу Узбекистана по созданию под эгидой Организации Объединенных Наций Регионального центра развития транспортно-коммуникационной связанности, что позволит создать площадку для обсуждения и оперативного решения возникающих проблем, препятствующих развитию транспортной отрасли, и выразил свою поддержку дальнейшему осуществлению Плана действий КВТ по развитию потенциала в регионе СПЕКА.

B. Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий

127. Комитет **был проинформирован** о недавно разработанной «дорожной карте» по ускоренному осуществлению Венской программы действий для РСНВМ в оставшиеся пять лет, а также о роли ЕЭК и других региональных комиссий ООН в этих усилиях.

C. Партнерство и деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета

1. Изменения на транспорте в Европейском союзе

Документация: ECE/TRANS/2021/24

128. Комитет **был проинформирован** представителем Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии о наиболее важных законодательных и стратегических инициативах в области транспорта, которые были предприняты Европейским союзом в 2020 году.

2. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума

129. Комитет **был проинформирован** Генеральным секретарем Международного транспортного форума г-ном Ен Те Кимом о последних изменениях, связанных с работой Форума.

3. Деятельность других организаций, представляющая интерес для Комитета

130. Комитет **был проинформирован** послом Вуком Жугичем, координатором экономической и экологической деятельности Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), о недавней деятельности этой организации, представляющей интерес для Комитета.

4. Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом

131. Комитет **был проинформирован** г-ном Веймином Реном, директором Отдела транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), о текущей деятельности в области внутреннего транспорта в регионе ЭСКАТО.

132. **Вновь ссылаясь** на решение № 114 КВТ, принятое на его восемьдесят первой сессии (см. ECE/TRANS/288, п. 114), Комитет **просил** секретариат продолжать налаживать сотрудничество между ЕЭК и ЭСКАТО в целях изучения вместе с Бюро КВТ дальнейших возможностей для совместной организации консультаций между ЕЭК и государствами — членами ЭСКАТО по вопросам устойчивой транспортной связанности.

D. Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2020 году

Документация: ECE/TRANS/2021/25

133. Комитет **приветствовал** ежегодный доклад, в котором уделяется повышенное внимание значению работы в рамках подпрограммы по транспорту и вкладу в достижение целей устойчивого развития, и **рекомендовал** государствам-членам и договаривающимся сторонам направить секретариату и при необходимости распространить в рамках рабочих групп Комитета фактологическую информацию о результативности текущей работы вспомогательных органов Комитета в чрезвычайных условиях пандемии COVID-19 и ее последствиях для административного сопровождения конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту.

XII. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)

134. Комитет **отметил**, что его восемьдесят четвертую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 22–25 февраля 2022 года.

XIII. Утверждение перечня основных решений восьмидесят третьей сессии (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/R.2, ECE/TRANS/2021/L.1 и Add.1, неофициальный документ № 8

135. Комитет **утвердил** перечень основных решений восьмидесят третьей сессии.

XIV. Круглый стол КВТ по четырем платформам стратегии Комитета на тему «Безопасность дорожного движения в переломный момент на рубеже нового Десятилетия действий» (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/26

136. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов, международное сообщество не смогло достичь к 2020 году цели устойчивого развития в области обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует тот факт, что показатели смертности и травматизма на дорогах во всем мире выросли, а не снизились. В круглом столе КВТ приняли участие ключевые глобальные заинтересованные стороны, которые провели стратегическое обсуждение нового курса действий, необходимого для достижения реального прогресса в деле успешного преодоления этого продолжающегося кризиса (ECE/TRANS/2021/26). Краткий отчет см. в приложении VII.

Приложение I

Министерская резолюция «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям»

Мы, министры и другие главы делегаций договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, участвующие в работе его восьмидесятой третьей сессии,

полностью осознавая глобальную чрезвычайную ситуацию, вызванную пандемией коронавирусного заболевания (COVID-19) и ее эпидемиологическими и социально-экономическими последствиями, которая по своим масштабам превзошла все предыдущие чрезвычайные ситуации периода мирного времени,

ссылаясь на резолюции Генеральной Ассамблеи 74/306 от 11 сентября 2020 года «Всеобъемлющие и скоординированные меры реагирования на пандемию коронавирусного заболевания (COVID-19)» и 74/307 от 11 сентября 2020 года «Объединенный ответ на глобальные угрозы здоровью: борьба с коронавирусным заболеванием 2019 года (COVID-19)»,

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

отмечая с обеспокоенностью, что ранние несоординированные национальные меры реагирования привели к нарушению функционирования производственно-сбытовых цепочек и торговых потоков, а также поставок важнейших товаров, включая продукты питания и медикаменты, вызвав тем самым раскручивание негативной спирали, что подорвало возможности стран по реагированию на пандемию COVID-19 и замедлило их усилия по восстановлению,

будучи встревожены продолжающейся неопределенностью в отношении длительности и интенсивности последствий пандемии,

признавая, что последствия пандемии изменили перспективы мировой экономики и создают препятствия для осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁶ и достижения сформулированных в ней целей устойчивого развития,

будучи убеждены в том, что системные недостатки, выявленные в ходе реагирования на пандемию, в том числе отсутствие согласованных расширенных протоколов и процедур на случай чрезвычайных ситуаций, необходимо устранить в срочном порядке, с тем чтобы повысить готовность и возможности реагирования на будущие угрозы,

признавая, что конвенции Организации Объединенных Наций по транспорту, относящиеся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, обеспечивают проверенную временем и функциональную международную нормативную базу для систем внутреннего транспорта их договаривающихся сторон, которая может способствовать повышению системной готовности и возможностей реагирования на чрезвычайные ситуации,

учитывая, что новые технологии в области цифровизации, автоматизации и интеллектуальных транспортных систем могут расширить вышеупомянутые возможности и способствовать глобальным усилиям по быстрому и устойчивому восстановлению,

⁶ Резолюция 70/1 Генеральной Ассамблеи от 25 сентября 2015 года.

вновь подтверждая уникальную роль Комитета по внутреннему транспорту в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта,

стремясь содействовать предоставлению социальных благ и общественных услуг как внутри региона Европейской экономической комиссии, так и за его пределами, несмотря на ограничения и проблемы, обусловленные пандемией COVID-19,

сознавая, что для осуществления всех изменений, необходимых для решения проблем, связанных с нынешними и будущими чрезвычайными ситуациями, требуются глобальная приверженность и участие со стороны государств-членов, являющихся договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, относящихся к ведению Комитета,

постановляем:

a) *провозгласить* нашу единую позицию в отношении необходимости согласованных действий в ответ на нынешние и будущие чрезвычайные ситуации и использования устойчивого развития внутреннего транспорта в качестве эффективного инструмента для смягчения их последствий и обеспечения непрерывного осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения целей устойчивого развития;

b) *заявить о готовности* предпринять необходимые шаги для уменьшения неопределенности и повышения предсказуемости и эффективного применения взаимоприемлемых мер в условиях чрезвычайных ситуаций;

c) *содействовать* — в качестве мер реагирования на эпидемиологические вспышки — внедрению цифровых технических и технологических решений на транспорте, включая дальнейшую цифровизацию правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, в частности правовых документов, касающихся упрощения процедур перевозок и ведения безбумажной торговли;

d) *рассмотреть* вопросы, связанные с переориентацией грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный или внутренний водный транспорт в тех случаях, когда это целесообразно и необходимо, для обеспечения бесперебойности функционирования производственно-сбытовых цепочек с учетом нынешних эпидемиологических условий и сведения к минимуму контактов между людьми на всех этапах перевозок, содействуя при этом достижению глобальных целей в области сокращения выбросов от внутреннего транспорта;

e) *призвать* все правительства повысить надежность трансграничной связанности и производственно-сбытовых цепочек путем присоединения к правовым документам по транспорту и их более широкого применения;

f) *использовать* сильные стороны Комитета, в том числе его организационный потенциал и регулирующие функции, а также его роль в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта в целях содействия принятию согласованных национальных мер реагирования и расширения крайне необходимых совместных технических знаний для принятия таких национальных мер реагирования;

g) *просить* в этой связи Комитет ускорить формирование необходимой информационно-нормативной базы и интегрировать ее в соответствующие направления своей работы в рамках дальнейшего осуществления его Стратегии на период до 2030 года⁷;

h) *предложить* рабочим группам и другим вспомогательным органам Комитета обмениваться мнениями по вопросам внутреннего водного, автомобильного и железнодорожного транспорта и перевозок во время пандемий в целях выявления и распространения передовой практики в регионе Европейской экономической комиссии;

⁷ ECE/TRANS/288/Add.2.

i) *развивать* практическое сотрудничество и регулярные обмены с соответствующими вспомогательными органами Всемирной организации здравоохранения и Международной организации труда, а также с Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в целях решения вопросов, касающихся здравоохранения и безопасности транспортных услуг, пассажиров и персонала, участвующего в перевозочной деятельности;

j) *призвать* все правительства в кратчайшие разумные сроки информировать секретариат Комитета по внутреннему транспорту об ограничениях в отношении транспортного сообщения, вызванных чрезвычайными ситуациями, с тем чтобы предотвращать или смягчать негативные последствия задержек и перебоев в грузовых и пассажирских перевозках;

k) *поручить* секретариату изучить возможности создания банка данных о передовой практике и найденных решениях в связи с чрезвычайными ситуациями в транспортном секторе на основе национальных мер, представленных транспортными ведомствами государств — членов Европейской экономической комиссии;

l) *заявить о готовности* оказать материальную и существенную поддержку выполнению мандата, содержащегося в настоящей резолюции, и просить секретариат представить Комитету по внутреннему транспорту на его восемьдесят четвертой сессии, которая состоится в 2022 году по случаю семьдесят пятой годовщины создания Комитета, доклад о достигнутом прогрессе.

Приложение II

Перечень стран, поддержавших резолюцию по состоянию на 25 февраля 2021 года

Бельгия	Румыния
Болгария	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Бразилия	Туркменистан
Венгрия	Турция
Гайана	Украина
Германия	Филиппины
Испания	Финляндия
Италия	Франция
Латвия	Центральноафриканская Республика
Люксембург	Швейцария
Мексика	Швеция
Нидерланды	Шри-Ланка
Польша	Ямайка*
Португалия	
Российская Федерация	

* С оговоркой о том, что со стороны Ямайки как развивающейся страны материальная поддержка, о которой говорится в решениях (L) резолюции, будет ограничена.

Приложение III

Сегмент 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»

I. Введение

1. Министры транспорта стран Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока вместе с 440 участниками из более чем 83 стран и главами организаций по внутреннему транспорту собрались в рамках сегмента высокого уровня по вопросам политики восьмидесятой третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) для обсуждения темы «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19» (заседание в виртуальном и очном формате в зале Темпус 2, Дворец Наций, 23 февраля 2021 года, Женева).

II. Открытие

2. Восьмидесятой третью сессию Комитета открыл Председатель КВТ г-н Кристоф Шоккэрт.

3. Затем вступительные заявления сделали:

- г-жа Ольга Алгаерова, Исполнительный секретарь ЕЭК, открыла сегмент высокого уровня по вопросам политики и официально представила публикацию «Устойчивый транспорт в эпоху COVID-19 — Практика, инициативы и меры реагирования: создание устойчивых к пандемиям транспортных систем». Г-жа Алгаерова подчеркнула важность согласованных действий, признавая при этом проблемы, вызванные COVID-19. Она особо отметила важную роль транспортного сектора и уникальное стратегическое положение Комитета по внутреннему транспорту в руководстве глобальным процессом восстановления после пандемии с одновременным укреплением устойчивости транспортной системы;
- г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, обратил внимание на параллели между случаями гибели в результате дорожно-транспортных происшествий и пандемией. Он высоко оценил политическую волю и руководящую роль в поиске долгосрочных решений для транспортного сектора в целях укрепления устойчивости к пандемиям путем устранения системных недостатков;
- г-н Ювэй Ли, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК, кратко рассказал об усилиях КВТ, направленных на восстановление положения по принципу «лучше, чем было», кульминацией которых стал сегмент высокого уровня по вопросам политики, призванный проложить путь к расширению сотрудничества в целях создания более безопасных, более эффективных, более жизнестойких, более инклюзивных и более устойчивых транспортных систем. Он подчеркнул также незаменимую роль конвенций ООН по транспорту в качестве механизмов скоординированного реагирования на чрезвычайные ситуации.

III. Основной доклад

4. В своем основном выступлении Ее Превосходительство г-жа Адина-Иоана Валеан, Европейский комиссар по мобильности и транспорту, подчеркнула, что транспорт имеет важное значение для восстановления экономики. Она признала краткосрочный характер чрезвычайных мер и подчеркнула ценность долгосрочных стратегий для обеспечения устойчивости транспортных систем. Г-жа Валеан провела параллели между Министерской резолюцией и Стратегией Европейской комиссии, а также «Европейским зеленым курсом». Она высказалась в поддержку перераспределения перевозок по видам транспорта, мультимодальности и цифровизации как важных направлений, которые также будут способствовать достижению целей в области климата.

IV. Дискуссионная группа высокого уровня I: использование существующих решений в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию: каковы возможности для укрепления международных соглашений?

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

6. С речами выступили:

- Ее Превосходительство г-жа Кора ван Ниуэнхёйзен, министр инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Королевства Нидерландов, которая подчеркнула актуальность безопасной и надежной международной транспортной инфраструктуры и роль Комитета по внутреннему транспорту в создании условий для проведения важнейших международных консультаций в целях устойчивого восстановления и обеспечения устойчивой связанности. Она особо отметила значение бесперебойного распределения товаров при одновременном обеспечении благополучия водителей грузовых автомобилей. Она также признала потенциал технологического прогресса при условии надежности физической инфраструктуры. В заключение министр выразила поддержку Министерской резолюции;
- Его Превосходительство г-н Владислав Криклий, министр инфраструктуры Украины, который признал важность международного сотрудничества для восстановления устойчивого экономического роста. В этой связи он подтвердил, что Украина не закрывала границы для международных грузоперевозок, а также рассказал о работе, которую Министерство инфраструктуры Украины проделало в 2020 году для преодоления последствий, с которыми мировая экономика и экономика Украины столкнулись в результате ограничительных мер, принятых для сдерживания пандемии. В заключение министр выразил поддержку Министерской резолюции;
- Его Превосходительство г-н Эмиль Кайкиев, министр энергетики и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, который подчеркнул актуальность КВТ для Евразийского экономического союза (ЕАЭС), поскольку в своей работе они активно используют международный опыт, стандарты и лучшие практики. Он пояснил, что в настоящее время Комиссия делает акцент на реализации транзитного и логистического потенциалов, обеспечении связанности территорий, мультимодальности транспорта, полномасштабной цифровизации и устойчивой мобильности населения, а также на мерах по противодействию пандемии. Кроме того, Его Превосходительство г-н Кайкиев обратил внимание на подписание Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, которые будут способствовать достижению целей ООН в области устойчивого развития;

- д-р Кунио Микурия, Генеральный секретарь Всемирной таможенной организации, который подчеркнул важность консультаций с частным сектором, сотрудничества с другими международными организациями и использования подхода на основе «мягкого права» гибким и динамичным образом для решения проблем, связанных с пандемией. Д-р Микурия также подчеркнул роль таможенных органов в содействии выходу из кризиса посредством сотрудничества, цифровизации и обеспечения готовности, с тем чтобы сделать цепочки поставок жизнеспособными и устойчивыми. При этом он признал необходимость тесного сотрудничества с сектором внутреннего транспорта;
- президент Международной дорожной федерации (МДФ) г-н Билл Халкиас, который подчеркнул, что комплексная, справедливая, безопасная, экологичная и эффективная система мультимодальных перевозок является ключом к обеспечению универсального доступа и подлинно равноправного экономического подъема. Г-н Халкиас призвал к согласованным действиям по созданию комплексной жизнестойкой транспортной системы и определил инфраструктуру, организационную и финансовую устойчивость в качестве трех видов устойчивости, которые нуждаются в укреплении.

7. Затем выступили:

- г-н Адриан Ковэшняну, государственный секретарь Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии;
- Генеральный директор Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии г-н Клаус Бонхофф;
- г-жа Гуанью Ли, заместитель Генерального директора Департамента международного сотрудничества Китайской Народной Республики; и
- г-н Ян Хоффман, руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологий и логистики ЮНКТАД.

V. Дискуссионная группа II: «Первая или последняя мера реагирования в условиях глобальной чрезвычайной ситуации? Международные транспортные конвенции как катализатор согласованных национальных мер реагирования»

8. Функции координатора обсуждений выполняла г-жа Эльс де Вит, Председатель Рабочей группы КВТ по тенденциям и экономике транспорта.

9. С речами выступили:

- Его Превосходительство г-н Франсуа Бауш, заместитель премьер-министра и министр по вопросам мобильности и общественным работам Люксембурга, который подчеркнул существенные международные масштабы деятельности такой крошечной страны, не имеющей выхода к морю, как Люксембург. Он обратил внимание участников на огромное воздействие мер, принимаемых другими странами, и пояснил, что, напротив, Люксембург остался открытым и призывал к расширению международного сотрудничества. Далее он приветствовал многосторонние соглашения и роль КВТ в координации действий;
- г-н Дмитрий Зверев, статс-секретарь — заместитель министра транспорта Российской Федерации, который подчеркнул, что глобальная транспортно-логистическая система является одной из наиболее пострадавших областей в результате COVID-19, и в то же время этот сектор становится особенно важным во время пандемии. Г-н Зверев отметил, что Российская Федерация принимает меры по снижению экономического бремени транспортных предприятий, успешно реализует международную инициативу по переориентации грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт, а также разрабатывает и

использует мобильные санитарно-гигиенические центры для предотвращения распространения инфекций. Он приветствовал стабильность международного рынка автомобильных перевозок, признав при этом потенциальные изменения в области транспорта в связи с пандемией. Г-н Зверев напомнил собравшимся об их инициативе, предпринятой на прошлогоднем совещании КВТ, которая дала возможность обменяться передовым опытом. В заключение он выразил поддержку проекту Министерской резолюции и просил принять соответствующие меры для ее осуществления;

- г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (IRU), который предупредил о надвигающейся волне банкротств в автотранспортной отрасли в результате пандемии. Затем он призвал участвующие страны координировать свои действия, открыть границы и незамедлительно оказать финансовую помощь автотранспортной отрасли, с тем чтобы она могла ускорить процесс восстановления;
- г-н Франсуа Давен, Генеральный директор МСЖД, который предупредил, что устойчивость транспортных систем в условиях все большей неопределенности будет зависеть от их способности к объединению в единую сеть. Он подчеркнул, что благодаря международной координации и оперативной стандартизации железные дороги послужили эффективной и устойчивой опорой во время пандемии. Он обратил также внимание участников на то, что новая нормальность, которая станет реальностью в ближайшем будущем, повлечет за собой необходимость предвидеть значительные изменения в ожиданиях и представлениях, связанных с мобильностью.

10. Затем с запланированными речами выступили следующие представители высокого уровня:

- г-н Аннадурды Косаев, заместитель министра, Туркменское агентство морского и речного транспорта, Туркменистан, и
- г-н Марселу Сампайю Кунья Филью, заместитель министра, Министерство инфраструктуры Бразилии.

11. Из-за нехватки времени четыре запланированных мероприятия высокого уровня не удалось осуществить. Презентации Генерального секретаря «Полис» г-жи Карен Ванклусен; Генерального секретаря ОЧЭС г-на Михаила Христидеса; Генерального секретаря ТРАСЕКА г-на Ассета Ассавбаева; и Генерального секретаря Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) г-жи Терезии Хакштайнер будут опубликованы на веб-сайте ЕЭК.

VI. Одобрение Министерской резолюции КВТ «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям»

12. В конце совещания министрам и главам делегаций договаривающихся сторон было предложено одобрить Министерскую резолюцию «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям». После завершения сегмента высокого уровня Министерскую резолюцию одобрили 28 стран.

Приложение IV

Параллельное мероприятие КВТ «Устойчивость транспортной и торговой связанности в регионе Каспийского моря в эпоху пандемий»

I. Введение

1. Это параллельное мероприятие состоялось 24 февраля 2021 года с 13 ч 15 мин до 14 ч 45 мин и было совместно организовано Постоянным представительством Туркменистана при Отделении ООН в Женеве, КВПНРС ООН и ЕЭК.

II. Открытие

2. Параллельное мероприятие открыли Его Превосходительство г-н Атагельди Хальджанов, Чрезвычайный и полномочный посол, Постоянный представитель Туркменистана, и г-жа Ольга Алгаерова, заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, Исполнительный секретарь ЕЭК.

III. Обсуждение в дискуссионной группе

3. Функции координатора обсуждений выполнял Его Превосходительство г-н Атагельди Хальджанов, Чрезвычайный и полномочный посол, Постоянный представитель Туркменистана.

4. Группа обсудила вопросы объединения и сплоченности сектора транспортной логистики, устойчивых мультимодальных транзитных коридоров и соответствующего будущего международного сотрудничества.

5. С заявлениями выступили:

- Его Превосходительство г-жа Фекитамозлоа Катоа Утойкаману, заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам;
- г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь МСАТ;
- Его Превосходительство г-н Аннадурды Косаев, заместитель Председателя Агентства Туркменистана (Туркменский морской и речной транспорт);
- Его Превосходительство г-н Вакиф Садыгов, Чрезвычайный и полномочный посол, Постоянный представитель Азербайджанской Республики;
- Его Превосходительство д-р Насир Ахмад Андиша, Чрезвычайный и полномочный посол и Постоянный представитель Исламской Республики Афганистан;
- г-н Юйвэй Ли, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК;
- г-жа Майка Ошикава, директор Отдела по вопросам присоединения, ВТО;
- г-н Дмитрий Годунов, Региональный координатор ЮНКТАД по АСОТД в Центральной Азии и Восточной Европе.

6. Обсуждения были направлены не только на восстановление экономического динамизма с учетом пандемии, но и на то, чтобы воспользоваться возможностью для построения более справедливого, инклюзивного и устойчивого будущего.

7. В этом параллельном мероприятии приняли участие представители ключевых национальных директивных транспортных органов и международных организаций.

IV. Выводы

8. Параллельное мероприятие способствовало лучшему пониманию международного сотрудничества в транспортном секторе, а также роли и потенциала транспортных и торговых связей для региона, не имеющего выхода к морю, а именно региона Каспийского моря, и возможных документов, которые могут усилить взаимосвязанность, в частности конвенций ООН, особенно в контексте пандемий.

Приложение V

Доклад Председателя одиннадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета

I. Введение

1. Одиннадцатое совещание состоялось 23 февраля 2021 года.
2. В общей сложности на совещании присутствовали председатели и заместители председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, члены Бюро и делегаты от правительств государств-членов и договаривающихся сторон.
3. В этом году основное внимание на совещании было уделено реализации Стратегии КВТ до 2030 года, а также развитию сотрудничества между транспортными органами в чрезвычайных ситуациях межстранового характера.
4. В настоящем приложении содержатся резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.

II. Осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года

A. Состояние работы и последующие шаги

5. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2021/3, в котором подробно излагается ход осуществления Стратегии КВТ и предлагаются будущие шаги по содействию ее реализации. В этом документе подробно описаны состояние работы и дальнейшие шаги в соответствии с задачами, вытекающими из Стратегии и решения КВТ о ее принятии.
6. Документ был подготовлен секретариатом в консультации с Бюро и рабочими группами.
7. Секретариат предложил использовать годовой цикл для мониторинга прогресса и при необходимости обновления будущих действий.
8. Комитет приветствовал подготовку документа и обсудил его.
9. По итогам состоявшихся обсуждений Комитет **приветствовал** организацию одиннадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года. Комитет **решил** также, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании.
10. В соответствии с решениями, принятыми на восемьдесят первой и восемьдесят второй сессиях, Комитет **приветствовал** усилия рабочих групп по согласованию своей деятельности со Стратегией КВТ до 2030 года, и постановил следующее:
 - a) **предложил** рабочим группам при поддержке секретариата осуществлять последующие шаги и таким образом содействовать реализации Стратегии КВТ;
 - b) **предложил** секретариату отслеживать осуществление согласованных последующих шагов и представить обновленную информацию о результатах, достигнутых до восемьдесят четвертой сессии;
 - c) **поручил** секретариату на основе консультаций с рабочими группами и Бюро, если результаты мониторинга позволят сделать такой вывод, в случае

необходимости предложить скорректировать последующие шаги, с тем чтобы в будущем добиться непрерывного прогресса в осуществлении Стратегии;

d) **поручил** секретариату **изучить** возможности для усиления синергизма между КВТ и другими соответствующими секторальными комитетами, а также их вспомогательными органами и **сообщить** об имеющихся вариантах для рассмотрения КВТ на его восемьдесят четвертой сессии.

В. План действий по развитию потенциала КВТ — Первый год

11. Одной из первых целей, намеченных в Стратегии КВТ, стала разработка Плана действий КВТ по развитию потенциала, который был принят на прошлогодней сессии. Этот план основан на Стратегии КВТ на период до 2030 года и учитывает Стратегию технического сотрудничества ЕЭК ООН. В новом Плате действий КВТ по развитию потенциала обновлены общие принципы, для того чтобы оказать странам существенную помощь.

12. Комитет **был проинформирован** о текущих мероприятиях по осуществлению Плана действий по развитию потенциала путем рассмотрения каждой из четырех групп стратегических видов деятельности, предусмотренных в Плате действий по развитию потенциала (повышение осведомленности; укрепление потенциала; налаживание взаимодействия; мониторинг и оценка).

III. Меры реагирования на COVID-19

13. Комитету **был представлен** доклад (ECE/TRANS/2021/4), подготовленный секретариатом при участии неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19, для **рассмотрения** ключевых рекомендаций, содержащихся в подготовленном докладе, и **одобрения** возможных последующих шагов.

14. На своей восемьдесят второй сессии Комитет по внутреннему транспорту поручил секретариату провести исследование по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для расширения сотрудничества между транспортными ведомствами в сфере противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии.

15. Эта информация была представлена Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) для рассмотрения и принятия дальнейших мер.

16. Председатель WP.5 кратко проинформировал КВТ о некоторых важных результатах работы, проделанной Рабочей группой в целях содействия разработке эффективных мер реагирования транспорта на COVID-19.

17. Была создана неофициальная многопрофильная консультативная группа по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19, которая провела в 2020 году два виртуальных совещания.

18. На основе этих обсуждений Комитет **принял к сведению** доклад, подготовленный секретариатом при участии неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на COVID-19 (ECE/TRANS/2021/4), и **рассмотрел** его ключевые рекомендации.

19. **Приветствуя** проведение исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы/сотрудничества между транспортными ведомствами в сфере противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии, и **принимая во внимание** основные рекомендации, содержащиеся в подготовленном докладе (ECE/TRANS/2021/4), **постановил одобрить следующие шаги:**

- a) **активизировать участие** рабочих групп КВТ в подготовке публикаций и аналитических материалов, создаваемых в соответствии с планами работы КВТ и его вспомогательных органов;
- b) **продлить мандат** неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19 в рамках WP.5;
- c) **расширить** сотрудничество между рабочими группами, а также между КВТ и другими специализированными учреждениями системы ООН, включая ИМО и ИКАО, способствуя более скоординированному выполнению программы работы и повышению операционной совместимости.

Приложение VI

Резолюция об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок

Резолюция № 268 (принята КВТ 25 февраля 2021 года)

Комитет по внутреннему транспорту,

напоминая о своей роли, предусмотренной в Стратегии на период до 2030 года, в качестве платформы ООН для содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте, и в контексте этой роли *обращая особое внимание* на работу по устойчивому и комплексному развитию инфраструктурной связанности и мобильности в контексте интермодальных перевозок,

осознавая роль внутреннего транспорта и обеспечения его устойчивости в достижении целей в области устойчивого развития,

признавая важный вклад интермодальных грузовых перевозок в повышение устойчивости сектора грузовых перевозок и в этой связи *признавая* необходимость увеличения рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок,

осознавая важность Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП, а также роль, которую эти правовые документы играют в повышении эффективности международных интермодальных грузовых перевозок в регионе ЕЭК и их привлекательности для заказчиков,

высоко оценивая также деятельность Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике в области поощрения интермодальных перевозок и поддержки их развития путем разработки руководящих указаний и справочников,

отмечая повышенную устойчивость сектора интермодальных грузовых перевозок к таким чрезвычайным ситуациям, как пандемия COVID-19,

желает и впредь укреплять сектор интермодальных грузовых перевозок в регионе ЕЭК и в этой связи:

предлагает государствам — членам ЕЭК присоединиться к СЛКП и/или Протоколу, если они еще не сделали этого,

рекомендует Договаривающимся сторонам обоих правовых документов активизировать их осуществление и обновлять по мере необходимости содержащиеся в этих документах скоординированные планы развития и функционирования интермодальных сетей, а также обеспечивать их реализацию через национальные инвестиционные программы,

предлагает Договаривающимся сторонам создать через Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике механизм, позволяющий осуществлять мониторинг введения в эксплуатацию эффективных интермодальных сетей в соответствии с правовыми документами с уделением особого внимания «зеленой» логистике,

рекомендует далее Договаривающимся сторонам определить в обоих документах базовую интермодальную сеть, а также специальные процедуры для осуществления перевозок в рамках этой базовой сети во время чрезвычайных ситуаций, включая пандемии,

просит Договаривающиеся стороны и другие государства — члены ЕЭК, действуя под эгидой Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, принимать меры для обеспечения большей совместимости данных в целях повышения транспарентности и интегрированности сетей в интересах совершенствования

процессов комбинирования услуг в ходе осуществления грузовых перевозок и рассмотреть пути включения вопросов совместимости данных в СЛКП,

предлагает правительствам заинтересованных государств — членов ЕЭК согласовать в рамках Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике соответствующие целевые показатели рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок и разработать план достижения этих целевых показателей, например путем приоритизации международных интермодальных грузовых рейсов на уровне железнодорожной сети,

призывает Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике содействовать ускорению процесса автоматизации в секторе интермодальных перевозок и подготовить в этой связи руководство с информацией о передовой практике применения автоматизации в этом секторе,

предлагает далее Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике рассмотреть вопрос об оказании поддержки сетевым объединениям для гибкого планирования перевозок и интеграции различных видов транспорта, а также для укрепления позиции сектора интермодальных перевозок,

предлагает Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике поддержать усилия по цифровизации транспортных документов,

просит Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике при поддержке секретариата ЕЭК сообщить о прогрессе по вышеупомянутым вопросам по истечении пятилетнего периода.

Приложение VII

Круглый стол КВТ по четырем платформам стратегии Комитета на тему «Безопасность дорожного движения в переломный момент на рубеже нового Десятилетия действий» (пункт 12 повестки дня)

I. Введение

1. Круглый стол проходил в формате гибридного совещания 26 февраля 2021 года с 10 ч 00 мин до 12 ч 00 мин (ЦЕВ).
2. Круглый стол был призван собрать вместе ключевые заинтересованные стороны для проведения стратегического обсуждения нового курса действий, который необходим для достижения реального прогресса в деле успешного преодоления этого продолжающегося кризиса в сфере безопасности дорожного движения во всем мире, поскольку международное сообщество не смогло достичь к 2020 году цели 3.6 Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития, касающейся безопасности дорожного движения, а именно вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов. Об этом свидетельствует тот факт, что число смертельных случаев и травм на дорогах во всем мире не снижается, а по-прежнему растет.
3. Тем не менее в 2020 году для решения проблемы безопасности дорожного движения во всем мире произошло три важных события, а именно: а) принятие Стокгольмской декларации, б) принятие КВТ рекомендаций по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения и с) принятие Генеральной Ассамблеей резолюции 74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». В ходе обсуждений этим событиям было уделено основное внимание.

II. Открытие

4. Круглый стол открыли Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт и заместитель Генерального секретаря ООН и Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-жа Ольга Алгаерова.
 - Г-н Тодт отметил, что потребность в мобильности не исчезла во время пандемии и не исчезнет после нее, признав при этом, что модели мобильности и требования к ней могут выглядеть совершенно иначе. Он подчеркнул, что восстановление доверия потребителей, обеспечение безопасности всех участников дорожного движения и дальнейшее превращение устойчивой мобильности в жизнеспособный и привлекательный вариант будут ключом к восстановлению положения в секторе мобильности по принципу «лучше, чем было». Он напомнил участникам о целевых показателях ЦУР на 2030 год и особо отметил потенциал восстановления после COVID-19 для создания жизнеспособной, безопасной и устойчивой системы транспорта, которая будет адаптироваться и развиваться в соответствии с реалиями нашего изменившегося мира.
 - Г-жа Алгаерова высоко оценила усилия ООН и государств-членов по активному продвижению концепции безопасности дорожного движения, признав при этом, что многое еще предстоит сделать, и подчеркнула необходимость иного видения. По ее мнению, ограниченное внимание, уделяемое во всем мире безопасности дорожного движения, отличается от успешного подхода в регионе ЕЭК ООН, основанного на конвенциях ООН по безопасности дорожного движения. В заключение она настоятельно призвала к тому, чтобы План

действий на новое Десятилетие стимулировал принятие мер в одних странах и более разумные направления деятельности — в других.

III. Стокгольмская декларация

5. Стокгольмская декларация о продолжении международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения в период до 2030 года, принятая на третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (в Стокгольме 19–20 февраля 2020 года), стала первой вехой в деле обеспечения безопасности дорожного движения в 2020 году в рамках усилий мирового сообщества и Организации Объединенных Наций, направленных на признание недоработок и преодоление продолжающегося кризиса в области безопасности дорожного движения во всем мире.

6. После этого первого важного события г-н Этьен Круг, директор по социальным детерминантам здоровья Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), вновь обратил внимание на итоги министерской конференции. Он подчеркнул, что Стокгольмская декларация — это мощный инновационный ориентир, в основе которого лежат уже работающие принципы, но который в то же время сосредоточен на системном подходе и перераспределении перевозок по видам транспорта. В заключение своего выступления он признал, что совещания не решают всех проблем, но являются ключевыми мероприятиями для укрепления политической приверженности делу безопасности дорожного движения, что необходимо для достижения амбициозных целей, намеченных в Декларации.

IV. Дискуссионная группа 1: Совершенствование национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения

7. Функции координатора обсуждения выполняла Председатель WP.1 г-жа Лучана Иорио.

8. Первая группа обсудила второе важное событие, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, которое произошло в 2020 году, а именно принятие КВТ рекомендаций по укреплению национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения (1 апреля 2020 года), содержащих обновленные руководящие принципы для государств-членов в отношении путей укрепления систем обеспечения безопасности дорожного движения.

9. С заявлениями выступили:

- Ее Превосходительство г-жа Кора ван Ниуэнхёйзен, министр инфраструктуры и водного хозяйства Королевства Нидерландов, которая признала, что пандемия изменила мобильность. Она отметила, что вследствие пандемии снизилась интенсивность дорожного движения и уменьшилось число дорожно-транспортных происшествий. Она также обратила внимание на переход к использованию индивидуальных видов транспорта, что создает новые проблемы для безопасности дорожного движения в Нидерландах и во всем мире. Она указала на потенциал, а также на проблемы, связанные с цифровыми технологиями в дорожном движении. В заключение министр заявила о своей поддержке международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения;
- г-н Мэтью Болдуин, Координатор Европейского союза по безопасности дорожного движения, который подчеркнул необходимость национальных действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения посредством законодательных мер и достижение целей, поставленных на международном уровне. Он подчеркнул, что Европейский союз принял законодательство, касающееся безопасности дорожного движения, ключевых показателей эффективности и активно проводимых коллегиальных обзоров в

целях повышения эффективности работы на национальном уровне. Он обратил внимание на необходимость учиться как на ошибках, так и на достижениях. В заключение он добавил, что Европейский союз также заинтересован в оказании помощи за пределами региона;

- директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н Юйвэй Ли, который подчеркнул важность концепции систем безопасности, рекомендованной КВТ ЕЭК, для укрепления национальных систем безопасности дорожного движения. Он проиллюстрировал взаимосвязь между основными компонентами и областями матрицы национальной системы обеспечения безопасности дорожного движения и показал, как «Рекомендации КВТ» могут помочь правительствам в разработке лучших, более систематических и более действенных мер по повышению эффективности их деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Логика, на которую опираются рекомендации КВТ, заключается в том, что ни один из основных компонентов и ни одна из областей не могут сами по себе привести к желаемому сокращению числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий, однако этот вопрос должен решаться на комплексной и непрерывной основе;
- г-н Роб Макинерни, Генеральный директор ИРАП, который обратил особое внимание на согласованный глобальный подход, применяемый ИРАП. Он выделил две основные цели: безопасность новых и существующих дорог. Г-н Макинерни подчеркнул важность рейтинговой системы новых дорожных проектов и определения состояния существующих дорог. Он отметил, что торжественные мероприятия имеют ключевое значение для объединения усилий заинтересованных сторон и что для ускорения прогресса во всем мире необходимо добиться заметных успехов. В заключение он признал роль международной нормативно-правовой поддержки в обеспечении глобальной согласованной основы.

V. Дискуссионная группа 2: Резолюция A/RES/74/299 и следующие шаги на второе Десятилетие

10. Функции координатора обсуждения также выполняла Председатель WP.1 г-жа Лучана Иорио.

11. Вторая группа обсудила третий этап, достигнутый в 2020 году для решения проблемы безопасности дорожного движения, а именно принятие Генеральной Ассамблеей резолюции A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (31 августа 2020 года), положившей начало второму Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), в которой содержится призыв к подготовке плана действий на второе Десятилетие с новыми амбициозными целями и задачами.

12. С заявлениями выступили:

- г-н Нан Тран, руководитель Отдела безопасности и мобильности ВОЗ, который проинформировал о работе, начатой региональными комиссиями ООН и ВОЗ по разработке Глобального плана действий по безопасности дорожного движения на второе Десятилетие действий. Он подчеркнул реалистичность 50-процентного целевого показателя, важность контекста в каждой конкретной ситуации и постоянного совершенствования, а также роль других секторов в повышении безопасности дорожного движения. Он особо отметил важность эффективного управления и партнерства для обеспечения синергизма действенных решений, необходимых для достижения целевого показателя;
- г-н Дмитрий Митрошин, руководитель Научного центра безопасности дорожного движения Российской Федерации, который проинформировал участников о подходе Российской Федерации к повышению безопасности дорожного движения внутри страны и на международном уровне.

Он подтвердил необходимость изменения подхода. Г-н Митрошин признал, что пандемия изменила мобильность: произошел рост микромобильности и уменьшилось использование общественного транспорта, что негативно отразилось на безопасности дорожного движения и устойчивости. Он подчеркнул важность извлечения уроков из первого Десятилетия и все более широкого задействования научного сообщества для достижения целей второго Десятилетия. Наконец, он призвал ответственно использовать средства Фонда ООН по безопасности дорожного движения;

- г-н Моктар Эль Хацене, директор Отдела экономического развития и интеграции ЭСКЗА ООН и Председатель Руководящего комитета Фонда ООН по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН), который обратил внимание участников на остроту проблемы неудовлетворительного состояния безопасности дорожного движения как в странах с низким, так и с высоким уровнем дохода в арабском регионе. Он выделил два региональных приоритета для повышения безопасности дорожного движения, а именно необходимость поиска инновационных решений и создание арабской обсерватории по безопасности дорожного движения. В заключение своего выступления он выразил твердую приверженность ЭСКЗА совместной работе на международном уровне;
- г-н Веймин Рен, директор Отдела транспорта ЭСКАТО ООН, рассказал о перспективах и участии ЭСКАТО в Глобальном плане действий на второе Десятилетие действий. Он выразил поддержку концепции управления безопасностью дорожного движения, системному подходу, конструктивному проекту плана действий и Фонду ООН по безопасности дорожного движения. Он подчеркнул роль ЭСКАТО в обеспечении платформы для укрепления политической воли, рассмотрения специфических условий региона, введения в действие обсерватории и содействия глобальному сотрудничеству;
- г-н Ракеш Шарма, президент МАЗМ, подчеркнул, что безопасность дорожного движения является жизненно важным вопросом для изготовителей автотранспортных средств не только как социальная обязанность, но и с точки зрения бизнеса. Он подчеркнул значение комплексного решения, интегрирующего машину, водителя и окружающую среду. В заключение своего выступления он выразил готовность производителей к сотрудничеству в создании этих решений.

VI. Выводы и рекомендации

13. Круглый стол способствовал пониманию того, что, хотя пандемия изменила мобильность и повлияла на связанные с ней проблемы безопасности и устойчивости, она дает также возможность по-новому взглянуть на перспективы повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

14. Кроме того, в ходе обсуждений была подчеркнута важность международных документов в деле повышения безопасности дорожного движения, таких как Стокгольмская декларация, Рекомендации КВТ ЕЭК ООН по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения, резолюция A/RES/74/299 Генеральной Ассамблеи и Глобальный план действий на второе Десятилетие действий.