


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**
Тридцать пятая сессия

Женева, 5–7 сентября 2022 года

Пункт 13 предварительной повестки дня

Утверждение основных решений
**Доклад Рабочей группы по тенденциям и экономике
транспорта о работе ее тридцать пятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	4
III. Межрегиональное рабочее совещание по электрификации городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования (пункт 2 повестки дня)	6–11	4
IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)	12–34	5
A. Евро-азиатские транспортные связи	12–20	5
B. Проекты Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали	21–24	8
C. Трансъевропейская транспортная сеть	25–26	9
D. Транспорт в Средиземноморском регионе	27–30	9
E. Другие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей	31–34	10
V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)	35–38	11
A. Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры	35–36	11
B. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры	37–38	11



VI.	Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)	39–45	12
A.	Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним	39–40	12
B.	Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций	41–42	12
C.	Важнейшая роль внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий изменения климата	43–45	13
VII.	Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)	46–49	13
VIII.	Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня)	50–52	14
IX.	Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей в области устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)	53–70	15
A.	Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта	53–59	15
B.	Тенденции и экономика транспорта в 2021–2022 годах	60	17
C.	Техническая помощь странам с переходной экономикой	61–67	17
1.	Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта	61–62	17
2.	Техническая помощь Регионального советника	63	17
3.	Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	64–66	17
4.	Запуск LearnITS — платформы электронного обучения по внутреннему транспорту и торговым связям	67	18
D.	Анализ статистики транспорта ЕЭК	68–70	18
X.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)	71–72	19
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	73	19
XII.	Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2023 и 2024 годах (пункт 11 повестки дня)	74	19
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)	75	19
XIV.	Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня)	76–77	19

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провела свою тридцать пятую сессию 5–7 сентября 2020 года. На совещании, которое проходило под председательством г-жи Э. де Вит (Нидерланды), присутствовали (в заочном и очном форматах) 215 делегатов. В сессии принимали участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК): Австрии, Азербайджана, Албании, Армении, Болгарии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Кипра, Латвии, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии, Швеции и Эстонии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК на сессии присутствовали также представители Бахрейна, Индии, Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Ливана, Руанды, Таиланда и Южной Африки. Присутствовали также представители Европейского союза. В качестве государства-наблюдателя участвовало Государство Палестина.

2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения ООН: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Глобальная программа Организации Объединенных Наций по защите уязвимых целей при Контртеррористическом управлении Организации Объединенных Наций, Программа ООН по населенным пунктам (ХАБИТАТ), Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ), Проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), Группа Всемирного банка.

3. Были представлены следующие межправительственные организации: Азиатский банк развития (АБР), Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Межправительственная комиссия по транспортному коридору Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), Исламский банк развития (ИБР), Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Союз для Средиземноморья.

4. Были представлены следующие неправительственные организации, ассоциации частного сектора и научные структуры: Ассоциация экспедирования и логистики Чехии, Ассоциация болгарских международных автоперевозчиков (АБМАП), Университет Барлетти, компания «Байк ин тайм», город Амстердам, кооператив «Кооп-карбон», Группа ДИРД, Восточноафриканская сеть управления земельными ресурсами, компания «ЭлаадНЛ», разработчики курсов электронного обучения, ассоциация ЭНВЕРЧЕВКО, Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Федерация ассоциаций грузовых экспедиторов в Индии, Европейская ассоциация производителей топлива, компания «Общественный транспорт Женевы» (ОТЖ), Группа ГЕС, Ассоциация Большого Каспия, компания «ХУПАК интермодл», Международная академия архитектуры, Международный координационный совет по трансевразийским перевозкам (КСТП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Тонбурыйский технологический университет имени короля Монгкута, Национальный технологический институт имени Мотилала Неру, Группа НСС, сеть европейских городов ПОЛИС, компания «Проактима», сеть «Регионы для транспортных инноваций», Российский дорожный научно-исследовательский институт (РОСДОРНИИ), Российский университет транспорта, акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕЖА), Университет

Белграда, факультет транспорта и транспортной инженерии, Университет Мельбурна и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/71

5. В соответствии с Правилами процедуры Комиссии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) утвердила предварительную повестку дня своей тридцать четвертой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/71.

III. Межрегиональное рабочее совещание по электрификации городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/2;
неофициальный документ № 1 WP.5 (2022 года)

6. Пятого сентября 2022 года в соответствии с изложенной на тридцать четвертой сессии Рабочей группы просьбой к секретариату продолжать проводить и поддерживать межрегиональные консультации по вопросам транспорта в рамках направления работы WP.5 «Устойчивая городская мобильность, общественный транспорт и велосипедное движение» было организовано межрегиональное рабочее совещание на тему: «Электрификация городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования». На уровне ЕЭК это рабочее совещание было организовано совместно Отделом устойчивого транспорта, Отделом устойчивой энергетики и Секцией по вопросам развития городов, жилищного хозяйства и управления земельными ресурсами. Его проведение было поддержано пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЭКА и ЭКЛАК).

7. Это рабочее совещание позволило, среди прочего, осмыслить и доработать документ ECE/TRANS/WP.5/2022/2, озаглавленный «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей». На нем выступили докладчики из разных стран, включая Испанию, Колумбию, Нидерланды, Российскую Федерацию, Руанду, Таиланд, Украину, Швейцарию и Швецию, а также представители компании «ЭлаадНЛ», ФИАТА, Центра исследований в области мобильности и технологий транспортных средств (МОВЕ) при Тонбурийском технологическом университете имени короля Монгкута (ТТУКМ) и сети ПОЛИС.

8. Это рабочее совещание послужило для представителей структур, обеспечивающих городские и пригородные перевозки, операторов электросетей, а также специалистов по территориальному планированию, экспертов от министерств транспорта/специалистов по вопросам мобильности, НПО и научных кругов со всего мира комплексной платформой для обмена мнениями о тенденциях, возможностях и проблемах в области электрификации автотранспортных средств на городском, пригородном и региональном уровнях. Участники также обсудили политические и инфраструктурные потребности, обусловленные такими изменениями с точки зрения транспорта, энергетики и территориального планирования, в том числе в рамках городской среды.

9. Участники рабочего совещания семинара согласились с высокой актуальностью нескольких смежных аспектов, включая:

- потребность в более глубоком понимании задач по обеспечению электронной мобильности для автотранспортных средств и последствий ее обеспечения для электросети с учетом взаимодействия с ней;

- важную роль разработки надежной нормативно-правовой базы, касающейся электронной мобильности для автотранспортных средств, в сочетании с эффективной реализацией средне- и долгосрочных стратегий, политики и практики, направленных на ускорение перехода к электронной мобильности на автомобильном транспорте, в частности в условиях городских и пригородных перевозок;
- важное значение адаптации существующей транспортной инфраструктуры и подходов к территориальному планированию с учетом возникающих требований по обеспечению электронной мобильности. В связи с этим было достигнуто согласие относительно важного значения оборудования в городах и районах интеллектуальных пунктов зарядки новых типов для электромобилей (ЭМ), используемых как для личных, так и для общественных перевозок (в том числе, среди прочего, систем беспроводной/индуктивной зарядки электромобилей, выдвигаемых зарядных устройств, устанавливаемых на тротуарах, инновационных средств использования уже существующей придорожной инфраструктуры, средств «зарядки прямо на ходу» и т. д.);
- потребность в рассмотрении также решений и требований в области электронной мобильности в контексте городских и междугородних грузовых автомобильных перевозок, включая коммерческие электромобили, электромобили малой грузоподъемности (ЭММГ) и электромобили большой грузоподъемности (ЭМБГ) и их зарядную инфраструктуру. В связи с последним из указанных аспектов участники согласились с тем, что ключевую роль в обеспечении доступа к электрификации городского и междугороднего грузового транспорта могут сыграть центральные и региональные центры консолидации грузовых перевозок;
- важное значение продолжения работы над нормативными инструментами стандартизированной связи между зарядной инфраструктурой и транспортными средствами, а также стандартами на оборудование для электроснабжения (ЭСЭМ) (де-юре) и другими соответствующими стандартами и/или протоколами.

10. WP.5 одобрила проведение межрегиональных консультаций по электрификации средств обеспечения городской мобильности и высоко оценила то обстоятельство, что они были организованы совместно подразделениями ЕЭК по устойчивому транспорту, устойчивой энергетике, а также жилищному хозяйству и землепользованию. WP.5 поручила секретариату и впредь проводить такие консультации по конкретным темам, представляющим межрегиональный интерес, в сотрудничестве, по возможности, с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также с другими региональными/межрегиональными организациями и соответствующими проектами и содействовать их проведению.

11. С ходом проведения рабочего совещания, выступлениями и всеми материалами рабочего совещания можно ознакомиться на веб-сайте тридцать пятой сессии WP.5 по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)

A. Евро-азиатские транспортные связи

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/1;
неофициальный документ № 2 WP.5 (2022 года)

12. В рамках этого пункта повестки дня Председатель напомнила Рабочей группе, что Комитет по внутреннему транспорту на своей восемьдесят четвертой сессии, состоявшейся в феврале 2022 года, признал возглавляемые WP.5 усилия по введению

в действие евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) и что он принял к сведению одобрение WP.5 инициативы правительств Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины относительно разработки и применения Механизма управления координацией коридоров (МУКК) и Механизма оценки результатов работы коридоров (МОРПК) на маршруте № 3 ЕАТС, а также просил правительства этих стран и секретариат представить обновленную информацию о достигнутом прогрессе на своей следующей сессии в феврале 2023 года.

13. С учетом этого мандата секретариат WP.5 совместно с секретариатом ОЭС провел в рамках пункта 4 а) специальный круглый стол с участием экспертов для обсуждения вопроса об имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора «Алматы — Стамбул», в том числе вопрос о наличии достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах данных коридоров, а также об эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту.

14. В работе круглого стола приняли участие высокопоставленные сотрудники железнодорожных компаний, транспортных и таможенных органов из следующих стран обоих коридоров: Азербайджана, Грузии, Исламской Республики Ирана, Казахстана, Турции и Узбекистана. На основе документа ECE/TRANS/WP.5/2022/1, подготовленного секретариатом, был составлен первоочередной список действий, которые необходимо предпринять в отношении согласования существующих тарифов, услуг и графиков движения, а также уже задокументированных ранее физических/нефизических проблем и узких мест. В этом документе содержатся данные и информация по конкретным коридорам, собранные через сеть национальных железнодорожных, транспортных и таможенных координационных центров, и приводится обзор аспектов развития торговли и транспорта между Европой и Азией с указанием его воздействия на транскаспийский коридор и коридор «Алматы — Стамбул». В нем также изложены краткий анализ логистической эффективности обоих коридоров и оценка пропускной способности железных дорог на уровне отдельных стран.

15. Круглый стол экспертов проводился в рамках двух интерактивных дискуссионных форумов. Дискуссионный форум I сосредоточил внимание на определении «конкретных последующих шагов на пути к обеспечению надежных расписаний и тарифов по всему коридору». В центре обсуждения находился ряд проблемных вопросов, по которым участникам дискуссии было предложено обменяться мнениями, в том числе для выявления:

а) ключевых факторов, вызывающих замедление перевозок железнодорожных грузов в обоих коридорах, в том числе на национальном, двустороннем и/или международном уровнях; т. е. речь идет о:

- недостатках в инфраструктуре и/или подвижном составе;
- введении эксплуатационных ограничений (например, осуществлении деятельности только в ночное время; уделении первостепенного внимания пассажирским составам по сравнению с грузовыми составами (и отсутствии подъездных путей) и т. д.);
- недостаточно качественном подключении к Интернету для использования технологий интернет-коммуникаций;
- неэффективном пересечении границ/неэффективной перевалке грузов;
- отсутствии согласованных эксплуатационных стандартов или процедур и отсутствии функционально совместимых технических стандартов;

б) причин сохраняющихся расхождений в расходах на грузовые железнодорожные перевозки между отдельными странами в одном и том же коридоре или его сегменте;

в) путей содействия использованию текущей пропускной способности сети для осуществления железнодорожных операций в обоих коридорах;

d) ключевых факторов, препятствующих введению расписаний и тарифов, установленных на уровне всего коридора;

e) возможностей для повышения доверия рынка к обсуждаемым услугам, предоставляемым в рамках коридора.

16. Дискуссионный форум II сосредоточил внимание на конкретных последующих шагах на пути к обеспечению эффективных, согласованных процедур пересечения границ на маршруте и таможенных услуг. В центре обсуждения находились проблемные вопросы, по которым участникам было предложено обменяться мнениями, в том числе для выявления основных узких мест в пунктах пересечения границ при железнодорожных перевозках или перевалочных пунктах международного значения и применяемых решений.

17. В этой связи участники подвели итоги в контексте:

- наличия или отсутствия механизмов обмена информацией/делегирования полномочий между различными контрольными органами как внутри страны, так и на двусторонней основе;
- использования оцифрованных транспортных и таможенных документов в трансграничных железнодорожных грузовых перевозках;
- использования новых технологий и неинтрузивных методов осмотра;
- наличия пунктов совместного контроля, в которых должностные лица из различных ведомств и с обеих сторон границы проводят совместный досмотр;
- уровней реализации специальных договоренностей, связанных с железнодорожным грузовым транзитом, например на основе предварительного информирования из страны происхождения и/или назначения, а также наличия мер по упрощению процедур пересечения границы конкретно для контейнерных маршрутных поездов;
- использования электронных информационных систем для обмена информацией; электронного обмена данными (ЭОД) между железными дорогами; стандартизации и гармонизации требований к данным; механизма/системы «единого окна» на железнодорожном транспорте и т. д.

18. Участники круглого стола поблагодарили секретариаты ЕЭК и ОЭС за организацию круглого стола и выразили заинтересованность в продолжении подобных целевых дискуссий на регулярной основе в рамках недавно учрежденного координационного комитета по коридорам. Было отмечено, что такие усилия, предпринимаемые совместно ЕЭК и ОЭС под эгидой WP.5, следует направить на: а) формирование платформы для более тесной координации и объединения усилий на уровне всего коридора, б) более эффективное устранение остающихся технических препятствий и с) увеличение объемов железнодорожных грузовых перевозок и более эффективное использование имеющейся пропускной способности обоих коридоров. Председатель и секретариат выразили готовность учредить такой комитет и продолжить проведение ориентированных на конкретные результаты консультаций с заинтересованными правительствами, а также с операторами частного сектора из всего региона.

19. WP.5 с удовлетворением отметила целенаправленные дискуссии, прошедшие в ходе проведения круглого стола, организованного секретариатами ЕЭК и ОЭС с целью обсуждения вопроса о пропускной способности транскаспийского коридора и коридора «Алматы — Стамбул» с точки зрения осуществления железнодорожных перевозок. Она одобрила просьбу участвовавших в совещании железнодорожных компаний и таможенных администраций стран обоих коридоров об учреждении координационного комитета, который будет периодически проводить совещания в формате группы помощников Председателя WP.5 при содействии секретариата ОЭС для обмена мнениями и информацией, в частности, по следующим вопросам: остающиеся технические проблемы совместимости, введение единых тарифов и расписаний движения для обоих коридоров; разработка маркетингового плана для коридора, который может послужить основой для стимулирования большей

заинтересованности со стороны операторов и грузоотправителей из частного сектора, а также для активизации усилий по цифровизации транспортных и таможенных документов. WP.5 просила заинтересованные страны и секретариат подготовить обновленный доклад до начала ее годовой сессии в следующем году.

20. Что касается вопросов оценки эффективности международных транспортных коридоров, то WP.5 поручила секретариату принять во внимание большее число инициатив, данных и исследований других международных организаций, учреждений, исследовательских центров, в том числе уже поступивших из стран.

В. Проекты Трансевропейской автомагистрали и Трансевропейской железнодорожной магистрали

Документация: неофициальный документ № 3 WP.5 (2022 года)

21. Управляющие проектов ТЕА и ТЕЖ проинформировали WP.5 о деятельности в связи с ТЕА и ТЕЖ, осуществлявшейся в отчетный период 2021–2022 годов, информация о которой содержится в неофициальном документе № 3.

22. Основные мероприятия в рамках проекта ТЕА включали:

а) опубликование четырех докладов об исследованиях: i) разработка бизнес-модели для дорожного сектора (включая соображения и рекомендации по сети ТЕА); ii) инструменты управления активами (включая рекомендации ТЕА для операторов дорог); iii) разработка модели в контексте информационного моделирования зданий (ИМЗ) для дорожной инфраструктуры; и iv) руководство по безопасности в рабочей зоне; управление данными в рамках инфраструктуры автомобильного транспорта (в том числе в контексте интеллектуальных транспортных систем (ИТС); обмен данными между транспортными средствами (V2V) и между транспортным средством и инфраструктурой, а также электронное взимание платы за проезд (ЭПП);

б) разработку нового Стратегического плана ТЕМ на 2022–2026 годы с уделением повышенного внимания составлению прогнозов в отношении спроса на перевозки и наличия инфраструктуры в регионе ТЕА. Запланированные мероприятия включают, среди прочего, подготовку отчета об управлении рисками, связанными с изменением климата, в секторе дорожной инфраструктуры, а также организацию рабочего совещания по текущей практике в области планирования строительства сети автомобильных и железных дорог и обмена опытом в области планирования строительства мультимодальных коридоров.

23. Основная деятельность по проекту ТЕЖ была сосредоточена на:

а) завершении разработки стратегии ТЕЖ на период до 2025 года на основе четырех стратегических целей, а именно: i) содействие развитию железнодорожных и мультимодальных перевозок и интеграция региона ТЕЖ; ii) стимулирование повышения эффективности железнодорожных коридоров; iii) стимулирование устойчивого развития государств — участников ТЕЖ путем повышения осведомленности об экономических и экологических последствиях реализации железнодорожных проектов; и iv) поощрение принятия инновационных решений на железнодорожном транспорте;

б) опубликовании документа о втором этапе реализации Генерального плана ТЕЖ для высокоскоростных железнодорожных магистралей. На этом этапе проводится дальнейший анализ технических, законодательных и социально-экономических аспектов Генерального плана и создаются условия для создания национальных и международных сетей, а также разрабатываются финансовые и плановые элементы для высокоскоростных железнодорожных сетей;

в) преобразовании данных об инфраструктуре ТЕЖ в формат ГИС и исследовании по вопросу о соответствии инфраструктуры стран ТЕЖ техническим параметрам, определенным в международных правовых соглашениях.

24. WP.5 поблагодарила представителя за переданные сведения и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

С. Трансъевропейская транспортная сеть

25. Представитель ЕК проинформировал WP.5 о процессе пересмотра Регламента о трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т). В контексте достижения целей Европейского «зеленого курса» и в соответствии со Стратегией устойчивой и разумной мобильности и глобального портала основная цель состоит в пересмотре Регламента о ТЕС-Т для эффективного содействия декарбонизации транспортных систем. Пересмотр этого Регламента направлен на достижение следующих четырех общих целей: а) повысить экологичность транспорта в соответствии с целями климатической нейтральности; б) содействовать бесперебойным и эффективным перевозкам, способствующим улучшению трансграничной связанности и согласованного функционирования, в том числе со странами Восточного партнерства и западнобалканскими странами; в) повысить устойчивость сети ТЕС-Т к изменению климата; г) повысить эффективность процесса управления Регламентом о ТЕС-Т.

26. WP.5 выразила благодарность за представленную информацию и приняла ее к сведению.

Д. Транспорт в Средиземноморском регионе

27. СЕТМО представил WP.5 обновленную информацию о своей деятельности за период после ее предыдущей сессии. К ключевым достижениям относятся проведение десятой Конференции министров транспорта стран Западного Средиземноморья (ГМТЗС 5+5), которая состоялась в 2021 году; дальнейшие усилия по вводу в эксплуатацию цифровой транспортно-логистической обсерватории; разработка при поддержке ИБР плана действий для мультимодального трансмагрибского коридора и создание обсерватории в Гибралтаре для наблюдения за транспортными потоками между Африкой и Европой.

28. Союз для Средиземноморья сообщил WP.5 о текущей подготовке к предстоящей Министерской конференции Союза для Средиземноморья по транспорту, запланированной на последний квартал 2022 года, и о Региональном плане действий в сфере транспорта (РПДТ) на период до 2027 года, который, как ожидается, будет принят и станет руководством для скоординированных действий в регионе, охватывающих все виды внутреннего транспорта, а также морской транспорт и гражданскую авиацию. Представитель сообщил WP.5 о том, что РПДТ основывается на следующих двух основных принципах: а) регулятивной конвергенции, нацеленной на гармонизацию транспортных правил и стандартов, и б) планировании и реализации интегрированной сети мультимодальных перевозок, соединяющей Трансъевропейские транспортные сети (ТЕС-Т) с регионом Западного Средиземноморья.

29. Представитель Европейской комиссии выразил благодарность за безупречное сотрудничество, налаженное ГД МОТР с секретариатом Союза для Средиземноморья как в качестве сопредседателя группы транспортного сектора, так и в рамках нескольких проектов технической помощи в секторах железнодорожных, морских и авиационных перевозок. Такая совместная деятельность сосредоточена на обеспечении безопасности и охраны на море, предотвращении загрязнения окружающей среды, обеспечении безопасности и функциональной совместимости железнодорожного транспорта, обеспечении безопасности дорожного движения и городского транспорта.

30. WP.5 поблагодарила представителя Союза для Средиземноморья и приняла к сведению переданную информацию.

Е. Другие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей

31. В рамках этого пункта повестки дня выступил представитель Международного координационного совета по трансевразийским транзитным перевозкам (МКСТТП), который рассказал о текущей деятельности своей организации. Представитель подчеркнул сложность функционирования современных транспортных сетей, состоящих из различных взаимосвязанных узлов и объектов инфраструктуры, включая контейнерные терминалы морских портов, складские терминалы, логистические центры и «сухие порты». Он подчеркнул, что, хотя такие традиционные требования к цепочкам поставок, как надежность, охрана и безопасность, а также соблюдение сроков поставки и экономическая эффективность, по-прежнему имеют важное значение, все большее значение приобретают также такие новые требования, как цифровизация и экологическая устойчивость. Представитель подчеркнул, что мультимодальная транспортная система, ориентированная на обслуживание клиентов, обладает наибольшим потенциалом для обеспечения соответствия этим требованиям и что МКСТТП вносит свой вклад в этой области в рамках нескольких специально учрежденных рабочих групп, в том числе в географическом смысле (с упором на транспортные потоки Восток — Запад и Север — Юг), а также в тематическом смысле (с упором на мультимодальные перевозки, информационные технологии (ИТ) и экологизацию транспортного сектора).

32. Представитель секретариата ОЭС в ходе своего выступления рассказал о различных проектах, нацеленных на оказание поддержки в развитии коридоров железнодорожных и автомобильных перевозок в регионе ОЭС, включая коридор, соединяющий Исламабад — Тегеран — Стамбул. Он сообщил, что первый коммерческий рейс грузового автомобиля был осуществлен из Пакистана через Иран (Исламскую Республику) и далее через Азербайджан в Турцию и что первый успешный рейс грузового поезда по маршруту Исламабад — Тегеран — Стамбул (ИТС) состоялся в декабре 2021 года. Представитель ОЭС подтвердил готовность своей организации продолжать работу по дальнейшему введению в эксплуатацию этих маршрутов совместно с заинтересованными странами и в партнерстве с секретариатом ЕЭК.

33. Выступил также представитель Ассоциации Большого Каспия, который представил свою организацию, функционирующую в партнерстве со Всемирным экономическим форумом. Она объединяет все каспийские и черноморские прибрежные государства, оказывая им поддержку в доставке их товаров (в том числе, энергоносителей, нефтехимической и сельскохозяйственной продукции) на мировые рынки. Он подчеркнул, что в настоящее время данный регион (в частности, Центральная Азия) сталкивается с огромной проблемой неэффективного использования контейнеров с учетом того, что около 100 000 контейнеров остались бесхозными, хотя они вполне могли быть реинтегрированы в мировой контейнерный парк. Помимо потенциального вредного воздействия на окружающую среду, данное обстоятельство негативно влияет также на экономическую эффективность. В заключение представитель подчеркнул, что эти проблемы могут быть решены только на основе совместных и скоординированных действий государственного и частного секторов.

34. Представитель ЕФВ внес предложение о том, чтобы при развитии такой инфраструктуры перевозок на большие расстояния, как железнодорожные линии и станции либо автомагистрали, рассматривать возможности активного внедрения решений в области велосипедной инфраструктуры, а не просто заниматься модернизацией таких линий (например, когда какая-нибудь транспортная развязка или железнодорожная станция уже построена). Например, без достаточного числа безопасных переездов для велосипедистов инфраструктура перевозок на большие расстояния может стать значительным препятствием для устойчивой и активной мобильности, а создание дополнительных туннелей или мостов на более позднем этапе является более дорогостоящим и сложным делом, чем их интеграция в первоначальный проект. В качестве примера была сделана ссылка на ТЕС-Т, в рамках

которой при текущем пересмотре Регламента о ТЕС-Т рассматривается вопрос о предварительной интеграции элементов велосипедной инфраструктуры.

V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/3; ECE/TRANS/WP.5/2022/6

A. Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры

35. В рамках этого пункта повестки дня секретариат ЕЭК совместно с секретариатами ЭСКЗА, Исламского банка развития, ОЭС и СЕТМО провел первое совещание по введению в эксплуатацию Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ) на базе географической информационной системы (ГИС) Секретариат провел живую демонстрацию различных функциональных возможностей, предлагаемых МОМТИ. Секретариат также сообщил, что на данный момент группа в составе примерно десяти правительств назначила национального координатора для начала использования МОМТИ на тестовом этапе. В этой связи он обратил внимание на документ ECE/TRANS/WP.5/2022/3, содержащий вопросник, на основании которого пользователям МОМТИ было предложено представить письменные отзывы о своем опыте использования, выявить области для усовершенствования и определить дополнительные функции, которые требуется разработать. Этот документ включает также техническое руководство по эксплуатации, в том числе рекомендации по редактированию существующих данных об инфраструктурных сетях на платформе ГИС.

36. WP.5 дала высокую оценку первому совещанию по введению в эксплуатацию Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры и одобрила завершение разработки платформы в результате совместных усилий, предпринимавшихся в течение нескольких лет ЕЭК, ИБР, ЭСКЗА, СЕТМО и ЭКО, а также призвала правительства, которые еще не назначили национальных координаторов, сделать это и приступить к изучению ее функциональных возможностей, представить отзывы о собственном опыте использования и начать передавать в нее дополнительные геокодированные данные. Она также поручила секретариату проинформировать Бюро КВТ и Комитет о развитии обсерватории и о возможных результатах тестовых проверок после их завершения.

B. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/6

37. Председатель Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4) совместно с ведущими сторонами — Турцией (автодороги) и Польскими железными дорогами (железные дороги) — представил окончательный доклад Группы, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.5/2022/6.

38. WP.5 рассмотрела и приняла окончательный доклад и поручила секретариату WP.5 изучить возможности для продолжения этих усилий, в том числе в контексте эксплуатационных расходов на транспортную инфраструктуру, включая проекты ТЕА и ТЕЖ; загрузить результаты анализа и данные, полученные GE.4, в МОМТИ и создать в рамках МОМТИ автоматизированные панели, которые позволят правительствам в защищенной ИТ-среде продолжать обмен информацией о затратах на транспортную инфраструктуру. WP.5 поручила секретариату официально распространить

окончательный доклад в качестве публикации Организации Объединенных Наций на всех трех рабочих языках ЕЭК.

VI. Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)

A. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним

39. Секретариат сообщил о прогрессе, достигнутом Группой экспертов в деле осуществления мандата на 2020–2025 годы. Группа сосредоточилась на определении пороговых значений в контексте погодных явлений, на которые следует ссылаться в новых прогнозах погодной опасности для отображения на картах ГИС. Затем Группа приступила к разработке основы для проведения стресс-тестов в контексте транспортных активов, а также к исследованию вопроса о возможностях адаптации на транспорте. Кроме того, было подготовлено обследование для сбора данных об экономических потерях, обусловленных экстремальными погодными явлениями. Цель сбора этой информации состоит в изложении технико-экономического обоснования для тех случаев, когда инвестиции в адаптационные мероприятия окупаются. И наконец, была представлена информация об усилиях по подготовке рабочего совещания для Средиземноморского региона по последствиям изменения климата и потребностям в плане адаптации к ним в транспортном секторе. Это рабочее совещание следует организовать совместно с ЭСКЗА, а также с другими соответствующими партнерами, функционирующими в регионе; оно будет проводиться под руководством Правительства Франции, которое выступит принимающей стороной.

40. Рабочая группа одобрила информацию о прогрессе в работе Группы и высоко оценила подход, ориентированный на спрос, принятый Группой при выполнении предусмотренных ее мандатом задач.

B. Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

41. Секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды сообщил, что инструмент ForFITS («В интересах будущих систем внутреннего транспорта») в настоящее время учитывается в периодических обзорах экологической эффективности, проводимых Отделом по окружающей среде ЕЭК, и что он используется также в ряде внутренних исследований, осуществляемых Отделом устойчивого транспорта ЕЭК в рамках ОПТОСОЗ. Рассматривается вопрос о дальнейшем расширении ForFITS 1.0 за счет включения в него дополнительных элементов и о подготовке нового упрощенного ForFITS 2.0 при наличии дополнительного финансирования, а также предпринимаются усилия по установлению партнерских отношений, нацеленных на стимулирование более широкого применения и совместной разработки этого инструмента. Было упомянуто о проведенном рабочем совещании, посвященном оценке связанных с генерацией выбросов из электромобилей в режиме реального времени во время подзарядки, на котором заинтересованные стороны предложили выйти за рамки использования среднегодовых показателей для расчета выбросов из ЭМ и изучить возможности смягчения последствий подзарядки ЭМ электромобилей в часы суток, характеризующиеся низкоуглеродной интенсивностью.

42. WP.5 поблагодарила секретариат за переданные сведения и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

С. Важнейшая роль внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий изменения климата

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/5

43. В рамках этого пункта повестки дня секретариат сообщил, что ответ на просьбу КВТ, высказанную на его прошлой сессии, он подготовил документ ECE/TRANS/WP.5/2022/5, в котором содержится обзор мер, принимаемых секторами авиационного и морского транспорта для сокращения воздействия на окружающую среду. Секретариат указал, что в контексте работы, проводимой Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организацией (ИМО), а также другими заинтересованными сторонами, в этом документе представлены возможные дальнейшие действия для активизации усилий сектора внутреннего транспорта. Затем он просил WP.5 поделиться мнениями о предложениях, содержащихся в этом документе, и дать указания относительно того, каким образом она рассматривает собственную роль и роль Комитета в дальнейшей реализации повестки дня по декарбонизации сектора внутреннего транспорта, в частности с учетом его нового круга ведения, принятого Экономическим и Социальным Советом (ЭКОСОС), в котором признается роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта.

44. С учетом мандата, предоставленного ЭКОСОС, WP.5 поручила секретариату и впредь поддерживать связь по этому вопросу с региональными комиссиями, а также с Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). WP.5 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/2022/5, в котором содержатся обзор деятельности секторов авиационных и морских перевозок по сокращению их воздействия на окружающую среду и ряд рекомендаций по повышению роли Комитета и его вспомогательных органов в этой области. Секретариату WP.5 было поручено выяснить мнения секретариатов других соответствующих Рабочих групп и пересмотреть этот документ с учетом их отзывов до его передачи КВТ через его Бюро.

45. Секретариат сообщил, что представители WP.5, заинтересованные в представлении своих письменных отзывов и замечаний по документу, могут сделать это до 30 сентября 2022 года.

VII. Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 4 WP.5 (2022 года)

46. В рамках этого пункта повестки дня и в контексте ежегодного Форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2022 года состоялся круглый стол на тему: «Защита транспортной инфраструктуры на этапах проектирования, строительства и эксплуатации». На этом мероприятии выступили основные докладчики от различных заинтересованных сторон, включая Глобальную программу Организация Объединенных Наций по противодействию угрозам терроризма для уязвимых целей при Контртеррористическом управлении Организации Объединенных Наций, базирующуюся в Норвегии консалтинговую компанию ПРОАКТИМА, а также соответствующие органы власти Российской Федерации и Турции.

47. Члены дискуссионной группы и участники проанализировали угрозы для безопасности критически важной инфраструктуры внутреннего транспорта на этапах планирования, проектирования и эксплуатации и определили возможные стратегии и подходы, которые можно задействовать для наиболее эффективного решения этих проблем. В этой связи участники получили информацию о содержании и сфере применения соответствующих резолюций Совета Безопасности Организация Объединенных Наций, в частности № 2341 (2017 года) и № 2396 (2017 года), и узнали о наличии тематических учебных модулей по защите уязвимых целей от угроз терроризма, с учетом которых государствам-членам оказывается содействие в

наращивании соответствующего потенциала. Участники также ознакомились с полезными национальными примерами, приведенными докладчиками из Российской Федерации и Турции, подчеркнувшими важное значение разработки прочной нормативно-правовой базы, обуславливающей безопасность транспортной инфраструктуры, с одной стороны, и реализации широкого спектра практических мер, которые необходимо принять и учитывать на этапах проектирования, строительства и эксплуатации критически важной транспортной инфраструктуры, с другой стороны. В заключение участники пришли к выводу, что странам следует определить что именно представляют собой критическая инфраструктура и «слабозащищенные» цели в их национальном контексте и на основе этого разработать национальную стратегию защиты критической транспортной инфраструктуры от рисков безопасности, включая киберугрозы. В этой связи участники признали необходимость использования подхода, основанного на оценке рисков, и разработки общей методологии оценки, в том числе путем формирования многоведомственных и межведомственных структур и механизмов сотрудничества, требующихся для осознания и последовательной реализации аспектов безопасности.

48. WP.5 высоко оценила проведенное рабочее совещание по вопросам защиты инфраструктуры внутреннего транспорта от актов незаконного вмешательства на этапах проектирования, строительства и эксплуатации и согласилась с важной ролью разработки надежной нормативно-правовой базы, обуславливающей безопасность на транспорте, а также с тем, что на всех этапах необходимо учитывать как стационарную, так и цифровую инфраструктуру. WP.5 также подчеркнула, что правительствам необходимо быть в курсе последних тенденций и практики в этой области. По предложению секретариата Рабочая группа решила провести в рамках следующей сессии WP.5 специализированный семинар по угрозам кибербезопасности для пунктов зарядки электромобилей (ПЗЭМ). Такие усилия следует предпринять в межведомственном контексте в сотрудничестве с другими соответствующими рабочими группами, включая Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) или неофициальную рабочую группу по интеллектуальным транспортным системам в рамках Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств.

49. Концептуальная записка, программа и полный комплект материалов, представленных на рабочем совещании, доступны по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

VIII. Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня)

50. В рамках этого пункта повестки дня WP.5 приветствовала проведение межрегионального рабочего совещания на тему: «Электрификация мобильности, в том числе на городском уровне — проблемы и возможности для транспорта, энергетики и территориального планирования», организованного совместно отделами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике, а также Секцией по вопросам развития городов, жилищного хозяйства и управления земельными ресурсами секретариата 5 сентября 2022 года. WP.5 подтвердила также свою заинтересованность в продолжении усилий по продвижению и представлению тенденций и передовой практики в рамках этой темы и направления работы по устойчивому городскому транспорту.

51. Председатель Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5), которая была учреждена под эгидой WP.5 в знак одобрения принятия Общеввропейского генерального плана для велосипедистов ОПТОСОЗ в мае 2021 года, проинформировал Рабочую группу о планируемой деятельности Группы экспертов. WP.5 заслушала напоминание о том, что в соответствии со своим мандатом GE.5 должна служить платформой для сбора данных о национальной велосипедной инфраструктуре, анализировать эти данные и предлагать маршруты в

регионе ЕЭК на основе уже существующих национальных велосипедных маршрутов и велосипедных маршрутов ЕвроВело для формирования велосипедной сети ЕЭК. Вторая задача GE.5 состоит в разработке общих определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков, предназначенных для обозначения велосипедных маршрутов. Председатель GE.5 сообщил, что на первой сессии Группы в июне 2022 года правительства Германии, Испании и Португалии обязались предоставить данные о своей велосипедной инфраструктуре и что всем другим странам также было предложено сделать это. Кроме того, GE.5 решила разработать дискуссионный документ по параметрам/характеристикам и категориям использования велосипедных маршрутов, а также подготовить руководство по обозначению национальной велосипедной сети (с охватом процесса маршрутизации, а также параметров маршрутов). Что касается разработки определений, то, как сообщил Председатель GE.5, в качестве основы используется документ ECE/TRANS/WP.5/2021/6 и при рассмотрении вопроса о разработке новых дорожных знаков, связанных с велосипедным движением, Группа осуществляет сотрудничество с Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам (орган, функционирующий в рамках WP.1). Председатель GE.5 пригласил все государства-члены принять участие в следующей сессии Группы, которая состоится 28 и 29 ноября 2022 года.

52. WP.5 поблагодарила Председателя GE.5 за переданные сведения и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

IX. Обзор и мониторинг возникающих проблем и достижения целей в области устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)

A. Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/2; ECE//TRANS/WP.5/2022/4

53. В рамках этого пункта повестки дня Председатель напомнила WP.5, что на тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года) Рабочая группа поручила секретариату подготовить официальный документ к предстоящей сессии КВТ и, в частности: а) представить обзор всех рекомендаций, разработанных неофициальной междисциплинарной консультативной группой (НМКГ) на тот момент, а также план действий по их реализации; и б) разработать концептуальную записку для дальнейшего обмена информацией и возможного планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта (распространена под условным обозначением ECE/TRANS/2022/19).

54. Затем секретариат сообщил WP.5, что КВТ на своей восьмидесяти четвертой сессии в феврале 2022 года высоко оценил эти дополнительные усилия, предпринятые НМКГ, одобрил рекомендации по дальнейшей деятельности и принял предложенный план действий. В частности, Комитет одобрил разработанную секретариатом концептуальную записку, касающуюся планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций для железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и интермодального транспорта, и поручил секретариату представить эти предложения для рассмотрения и возможной дальнейшей доработки соответствующим рабочим группам. Секретариат просил WP.5 рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.5/2022/4, который представляет собой пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/2022/19, и дать указания по дальнейшим шагам, направленным на повышение устойчивости и готовности сектора внутреннего транспорта к будущим пандемиям и/или международным чрезвычайным ситуациям. В этой связи секретариат просил страны, заинтересованные в укреплении своих систем управления чрезвычайными ситуациями в секторе международных перевозок, рассмотреть возможность участия в финансируемом из внебюджетных источников

пилотном проекте «Формирование устойчивых, адаптивных к изменению климату и экономически жизнеспособных сетей транспортной инфраструктуры».

55. WP.5 высоко оценила документ ECE/TRANS/WP.5/2022/4, подготовленный секретариатом по просьбе Рабочей группы, изложенной на ее предыдущей сессии. Рабочая группа с удовлетворением отметила то обстоятельство, что предложенный план действий по выполнению рабочими группами, занимающимися конкретными видами транспорта, рекомендаций, подготовленных НМКГ, был принят КВТ на его сессии в феврале 2022 года, и поручила секретариату проследить за выполнением этого плана действий указанными рабочими группами. Рабочая группа также одобрила предложение секретариата, обратившегося к заинтересованным странам с просьбой на добровольной основе принять участие в пилотном проекте, нацеленном на разработку международной системы управления на случай чрезвычайных ситуаций при перевозках по автомобильным, железным дорогам или внутренним водным путям (ВВП) на конкретном участке коридора.

56. В рамках этого пункта повестки дня с учетом материалов, поступивших по пункту 2 повестки дня, секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.5/2022/2, озаглавленный «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей», и предложил обзор предварительных идей относительно усиления роли Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), его собственной роли в качестве аналитического центра КВТ и роли относящихся к КВТ рабочих групп.

57. Предварительные рекомендации, изложенные в пунктах 41 и 42 документа, предусматривают, в частности, следующее:

- формирование под эгидой WP.5 стабильного рабочего процесса в контексте общих тенденций и изменений, связанных с пассажирскими ЭМ;
- организацию WP.5 в контексте ее направления работы по безопасности перевозок, возможно в сотрудничестве с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) и/или неофициальной рабочей группой по интеллектуальным транспортным системам в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), специализированного круглого стола для обсуждения аспектов безопасности ПЗЭМ с точки зрения как угроз кибербезопасности, так и физической безопасности пользователей в процессе зарядки;
- формирование в рамках Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) и/или Рабочей группы по интермодальному транспорту и логистике (WP.24) рабочего процесса в контексте общих тенденций и изменений в области коммерческих ЭМ, включая ЭММГ и ЭМБГ, и их зарядной инфраструктуры;
- учреждение в рамках КВТ группы экспертов при участии Комитета ЕЭК по устойчивой энергетике для разработки нормативных инструментов, касающихся стандартизации взаимодействия между зарядной инфраструктурой и транспортными средствами, а также взаимосвязи между (де-юре) стандартами СЭСЭМ и другими соответствующими стандартами и/или протоколами;
- инициирование через Рабочую группу по статистике транспорта (WP.6) сбора данных по ЭВ и СЭСЭМ путем разработки, где это необходимо, определений данных и создания конкретного механизма сбора данных, охватывающего как сети, так и транспортные средства.

58. Представители Германии и Швеции высказались за дальнейшее рассмотрение предварительных рекомендаций и предложений, содержащихся в документе. WP.5 одобрила документ ECE/TRANS/WP.5/2022/2, подготовленный Отделом устойчивого транспорта в ходе тесных консультаций с Отделом по устойчивой энергетике в соответствии с поручением КВТ, изложенным на его сессии в феврале 2022 года. Затем WP.5 одобрила сформулированные в документе предварительные идеи об усилении роли КВТ, ее собственной роли в качестве аналитического центра КВТ и роли относящихся к КВТ рабочих групп и поручила секретариату провести консультации по этим идеям с соответствующими рабочими группами, WP.29, WP.24, SC.1 и другими группами перед пересмотром этого документа, если потребуется, и

представить его Бюро для получения от него замечаний перед его передачей КВТ на сессии в феврале 2023 года.

59. Секретариат просил членов WP.5, заинтересованных в представлении дальнейших письменных отзывов и замечаний по документу, сделать это до 30 сентября 2022 года.

В. Тенденции и экономика транспорта в 2021–2022 годах

60. Рабочая группа — с учетом предварительных идей, сформулированных в документе ECE/TRANS/WP.5/2022/2 и одобренных ею, — поручила секретариату подготовить публикацию «Тенденции и экономика транспорта в 2022–2023 годах», посвященную общим тенденциям и изменениям, связанным с ЭМ и инфраструктурой для их зарядки. WP.5 поручила секретариату обеспечить включение в такую публикацию тематических исследований и примеров оптимальной практики из стран региона ЕЭК и за его пределами.

С. Техническая помощь странам с переходной экономикой

1. Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта

61. В рамках этого пункта повестки дня секретариат сообщил WP.5, что уже доступна новая публикация ЕЭК на тему: «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) — понимание эффективности работы автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных транспортных систем», и что уже разработана также онлайн-панель ПУСИВТ и курс электронного обучения.

62. WP.5 выразила признательность секретариату за его усилия по продолжению разработки пользовательской платформы ПУСИВТ и за распространение публикации о ПУСИВТ, которая будет доступна на всех трех рабочих языках ЕЭК.

2. Техническая помощь Регионального советника

Документация: неофициальный документ № 5 WP.5 (2022 года)

63. Региональный советник Отдела устойчивого транспорта ЕЭК проинформировал WP.5 о мероприятиях по оказанию со стороны ЕЭК технической помощи странам с переходной экономикой (неофициальный документ № 6). Была представлена дополнительная информация о недавних изменениях, связанных с текущими обзорами состояния безопасности дорожного движения (ОСБД), которые проводятся секретариатом Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения при поддержке Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и коллег из других региональных комиссий Организация Объединенных Наций. ОСБД призваны помочь стране-бенефициару укрепить свои возможности в плане решения проблем безопасности дорожного движения и действенного рассмотрения и улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения. В частности, ОСБД помогают правительствам выявлять пробелы в национальной институциональной, правовой и нормативной базе и оценивать уровень соблюдения правовых документов Организация Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. WP.5 приняла к сведению представленную информацию. Она просила Регионального советника представить на следующей сессии доклад об изменениях в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой.

3. Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

64. В рамках этого пункта повестки дня секретариат проинформировал Рабочую группу о ходе работы по осуществлению Венской программы действий (ВПД) для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на 2014–2024 годы. Было упомянуто об организации в августе 2022 года в Авазе (Туркменистан)

Конференции РСНВМ на тему: «Финансирование для улучшения связанности», на которой министры РСНВМ приняли Авазское итоговое заявление, подчеркнув, среди прочего, необходимость более широкого сотрудничества в области укрепления потенциала, привлечения инвестиций и финансирования для транспортной инфраструктуры РСНВМ и более широкого использования информационно-коммуникационных технологий в контексте транспорта и транзитных систем. В этом итоговом заявлении также подчеркивается настоятельная необходимость роста объема инвестиций в климатически устойчивую инфраструктуру и более эффективного выполнения РСНВМ Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, а также других международных и региональных конвенций и регламентов, связанных с торговлей и транспортом.

65. Рабочая группа заслушала информацию о том, что секретариат ЕЭК обеспечивает поддержку в реализации приоритетов ВПД, связанных с транспортом, в частности, путем создания МОМТИ, которая предлагает платформу на основе ГИС, выполняющую функции виртуального рынка для привлечения финансирования национальных, региональных и межрегиональных проектов в области транспортной инфраструктуры, а также путем ускоренного внедрения международной системы eTIR в конкретных транспортных коридорах, соединяющих РСНВМ и развивающиеся страны транзита.

66. WP.5 поблагодарила секретариат за переданные сведения и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

4. Запуск LearnITS — платформы электронного обучения по внутреннему транспорту и торговым связям

Документация: неофициальный документ № 6 WP.5 (2022 года)

67. В рамках этого пункта повестки дня состоялось параллельное мероприятие по запуску LearnITS — платформы электронного обучения по внутреннему транспорту и торговым связям (LearnITS), организованное под председательством заместителя Исполнительного секретаря ЕЭК совместно отделами устойчивого транспорта и торговли ЕЭК. WP.5 одобрила запуск платформы LearnITS, предлагающей государственным ведомствам и другим заинтересованным сторонам целевые онлайн-учебные курсы по вопросам присоединения к конвенциям и другим правовым документам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта и их осуществления. Было отмечено, что посредством стимулирования стратегий развития устойчивого транспорта и торговых связей платформа LearnITS способствует укреплению потенциала, расширению базы знаний и навыков институциональных и секторальных субъектов.

D. Анализ статистики транспорта ЕЭК

68. Рабочая группа заслушала последнюю обновленную информацию о деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6). В частности, речь шла о новом рабочем процессе в контексте данных об общественных зарядных пунктах для ЭМ в регионе ЕЭК, сборе ежеквартальной статистики по трамваям и метро в 140+ странах, проведении обследований поездов и возможном создании архива данных об обследованиях поездов, отслеживании информации о транспортных показателях в целях в области устойчивого развития и определении дополнительных требований к данным, а также о текущей работе по совершенствованию усилий в области распространения статистики транспорта путем использования интерактивных историй данных и других инновационных продуктов.

69. Секретарь WP.6 подчеркнул, что WP.6 готова ответить на любые просьбы о сотрудничестве с WP.24 в области статистики в контексте ЭМ.

70. WP.5 поблагодарила за переданные сведения и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

X. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/304

71. Секретариат кратко проинформировал Рабочую группу о решениях, принятых КВТ на его восемьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года) и имеющих отношение к работе WP.5. Среди прочего, WP.5 приняла к сведению просьбу КВТ, изложенную на его восемьдесят четвертой сессии, о том, чтобы представить доклад о ходе выполнения действий, способствующих реализации Стратегии КВТ. Она просила своего Председателя и секретариат представить КВТ доклад о деятельности WP.5 в поддержку реализации Стратегии КВТ через Бюро КВТ.

72. Секретариат также проинформировал Рабочую группу о том, что КВТ на своей прошедшей сессии, отметив важнейшую роль внутреннего транспорта в активизации глобальной деятельности по смягчению последствий изменения климата, поручил секретариату на основе консультаций с Бюро подготовить всеобъемлющий документ, посвященный ориентированным на практические действия вариантам для Комитета и его рабочих групп, занимающихся этой важной темой, для рассмотрения на восемьдесят пятой пленарной сессии Комитета. Председатель предложила в этой связи передать в секретариат документ ECE/TRANS/WP.5/2022/2, озаглавленный «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей» и ECE/TRANS/WP.5/2022/5, озаглавленный «Активизация мер по смягчению последствий изменения климата в секторе внутреннего транспорта — уроки, извлеченные из секторов воздушного и морского транспорта», с тем чтобы их содержание можно было отразить в этом всеобъемлющем документе.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

73. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

XII. Выборы должностных лиц для сессий Рабочей группы в 2023 и 2024 годах (пункт 11 повестки дня)

74. Секретариат сообщил WP.5, что поступило два письма с выдвижением кандидатур, причем в одном из писем — кандидатуры на должность Председателя (Нидерланды), а в другом — на должность заместителя Председателя (Турция). Рабочая группа избрала г-жу Элс де Вит (Нидерланды) Председателем и г-на Бурака Айкана (Турция) заместителем Председателя своих сессий в 2023 и 2024 годах.

XIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)

75. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее тридцать шестую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 4–6 сентября 2023 года.

XIV. Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня)

76. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в соответствии со специальными процедурами, введенными в действие Исполнительным комитетом Европейской экономической комиссии 20 мая 2020 года в отношении «Порядка ведения деятельности удаленно вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в период пандемии COVID-19», рекомендации в отношении решений будут представлены по процедуре «отсутствия возражений» не

ранее чем через 72 часа после проведения сессии в соответствии с правилом 44 круга ведения и правилами процедуры ЕЭК, содержащимися в документе E/ECE/778/Rev.5.

77. Рабочая группа поручила секретариату в сотрудничестве с Председателем доработать доклад о работе сессии после принятия рекомендаций в отношении решений.
