



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

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Совещание по вопросам осуществления**пересмотренного круга ведения****и Стратегии Комитета по внутреннему****транспорту на период до 2030 года только****для правительственных делегатов с участием****председателей вспомогательных органов Комитета****Осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года****Записка секретариата****I. Введение**

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восемьдесят четвертой сессии (Женева, 22–25 февраля 2022 года) рассмотрел документ ECE/TRANS/2022/3, в котором содержится информация о ходе осуществления Стратегии КВТ на период до 2030 года («Стратегия») в 2021 году и изложены шаги для продолжения процесса осуществления.

2. КВТ приветствовал прогресс, достигнутый в осуществлении Стратегии в 2021 году, и просил рабочие группы продолжать реализацию Стратегии на основе сформулированных шагов по осуществлению, но не ограничиваясь ими. КВТ просил также секретариат следить за осуществлением этих шагов и обновлять информацию о достигнутом прогрессе. Кроме того, КВТ предложил рабочим группам в соответствующих случаях использовать возможности и устранять риски при разработке правовых документов, относящихся к ведению КВТ, как указано в документе ECE/TRANS/2022/3.

3. В настоящем документе представлены обновленные сведения о деятельности рабочих групп и секретариата по состоянию на 30 ноября 2022 года, направленные на информирование КВТ о дальнейшем прогрессе. Информация о деятельности за 2022 год выделена жирным шрифтом, а устаревшая информация вычеркнута.

4. Проект этого документа был согласован с Бюро, которое просило представить его на восемьдесят пятой сессии КВТ. Кроме того, Бюро просило секретариат представить информацию о достигнутом в осуществлении Стратегии прогрессе с акцентом на ключевые вопросы на сессии с ограниченным участием в рамках восемьдесят пятой сессии КВТ. Бюро рекомендовало также добавить в рамках задачи 4.3 следующий шаг в связи с принятием Экономическим и Социальным Советом (ЭКОСОС) круга ведения КВТ. Он представлен в таблице ниже в рамках задачи 4.3 для рассмотрения КВТ.



II. Состояние работы и последующие шаги

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>1 Концепция: Платформа ООН для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках</p>	<p>Признанию КВТ в качестве платформы ООН для внутреннего транспорта способствовали подготовка и распространение листовок, посвященных Стратегии, роли и влиянию КВТ, проведение совещания в рамках диалога со Всемирной метеорологической организацией (ВМО), извлечение уроков из опыта Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО) и сотрудничество с ними.</p>	<p>1. Продолжать разработку и распространение информации о Стратегии и подготовку внутренней (внутри ООН) и внешней (договаривающиеся стороны) кампании, которая будет включать в себя стратегические мероприятия, направленные на укрепление роли КВТ в качестве органа ООН по внутреннему транспорту, и в частности:</p>	<p>1–3. Секретариат КВТ с секретарями всех РГ</p>
<p>2 Миссия: Содействие развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей в области устойчивого развития в государствах — членах ЕЭК и ООН</p>	<p>Подготовлен документ по организационным структурам и функциям КВТ, ИКАО и ИМО, который был рассмотрен Бюро КВТ на его сессии в июне 2022 года.</p> <p>ЕЭК, выполняя роль платформы для внутреннего транспорта, администрирует международные конвенции и соглашения, применяемые во всем мире (например, правила в области транспортных средств или опасных грузов), и отвечает за них, а также обслуживает органы ЭКОСОС, отвечающие за разработку рекомендаций, которые реализуются и соблюдаются во всем мире на всех видах транспорта.</p> <p>ЕЭК приняла участие в министерском сегменте Конференции высокого уровня ИКАО по COVID-19 в 2021 году и тем самым содействовала более широкому признанию роли КВТ в качестве Платформы ООН для внутреннего транспорта.</p> <p>ЕЭК участвовала в качестве сопредседателя в тематическом совещании 6 «Устойчивый транспорт и устойчивые города» второй Глобальной конференции Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту (14–16 октября 2021 года,</p>	<p>– создать специальную веб-страницу, которая будет продвигать концепцию КВТ;</p> <p>– организовывать параллельные мероприятия на глобальных конференциях;</p> <p>– создать брошюру, посвященную транспортному профилю ЕЭК, с инфографикой и статистическими данными, подтверждающими эту глобальную роль;</p> <p>– создать брошюру, посвященную внутреннему транспорту и целям в области устойчивого развития (ЦУР), для распространения на важных глобальных конференциях.</p> <p>2. Провести сопоставление Отдела транспорта ЕЭК с ИКАО и ИМО, с тем чтобы показать их</p>	

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p data-bbox="164 1704 400 1727">3 Компоненты</p> <p data-bbox="164 1760 427 2007">3.1 КВТ как платформа ООН для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту</p>	<p data-bbox="469 293 874 763">Пекин, Китай). Кроме того, в межучрежденческом докладе для второй Глобальной конференции по устойчивому транспорту, который стал одним из главных итогов работы Конференции, признается ведущая роль КВТ/ЕЭК в области внутреннего транспорта и соответствующих правовых документов, находящихся в ведении КВТ/ЕЭК, наряду с инструментами ИКАО и ИМО в области гражданской авиации и, соответственно, морского транспорта.</p> <p data-bbox="469 790 874 1037">Была создана внутренняя целевая группа для разработки специальной веб-страницы (страниц) и брошюры (брошюр), посвященных Стратегии КВТ. Брошюра доступна по адресу: https://unece.org/transport/publications/itc-strategy-until-2030.</p> <p data-bbox="469 1064 874 1534">В 2021 году ЕЭК подписала MoU с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ). Меморандум нацелен, среди прочего, на сотрудничество в области транспорта, в частности в области безопасности дорожного движения и адаптации транспорта к изменению климата. Это сотрудничество способствует укреплению роли правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта в проектах ЕИБ.</p> <p data-bbox="469 1561 874 1675">ЕЭК выступала в качестве представителя ООН в консорциуме инициативы SUM4ALL в 2021 и 2022 годах.</p>	<p data-bbox="908 293 1182 1077">равнозначные ведущие роли соответственно для внутреннего транспорта, гражданской авиации и морского транспорта, и таким образом позиционировать КВТ в качестве ведущего органа ООН по внутреннему транспорту. Включить опыт Отдела транспорта ЕЭК в обслуживании работы органов ЭКОСОС, занимающихся согласованием положений о перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, и то, как их рекомендации применяются ИКАО и ИМО.</p> <p data-bbox="908 1104 1182 1451">3. Продвигать роль Отдела транспорта ЕЭК как хранителя правовых документов ООН в области транспорта, в том числе по линии партнерств, и, в соответствующих случаях, подписывать меморандумы о сотрудничестве.</p>	
	См. информацию, касающуюся задач 5.1–5.11		

	<i>Задачи</i>	<i>Состояние работы</i>	<i>Последующие шаги</i>	<i>Ответственное лицо или подразделение в Отделе</i>
3.2	КВТ как платформа ООН для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте	См. информацию, касающуюся задач 5.12–5.17		
3.3	КВТ как платформа ООН в области регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта	См. информацию, касающуюся задач 5.18–5.19		
3.4	КВТ в качестве платформы ООН для содействия обеспечению устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте	См. информацию, касающуюся задач 5.20–5.24		
4	Действия, предусмотренные в решении о принятии Стратегии			
4.1	Привести планы работы РГ в соответствие со Стратегией	Председатель КВТ и Директор Отдела транспорта направили председателям всех РГ и АК письмо от 26 июня 2019 года с просьбой о согласовании работы РГ со Стратегией. В связи с тем, что 16 февраля 2022 года ЭКОСОС одобрил пересмотренный круг ведения КВТ и вступили в силу правила процедуры (ПП) КВТ, в апреле 2022 года было направлено аналогичное письмо за подписью Председателя КВТ и Директора Отдела транспорта, которое, среди прочего, содержало просьбу к соответствующим рабочим группам обеспечить согласование с ПП КВТ.	В соответствии с решением восемьдесят третьей сессии КВТ «следующие шаги» определяют работу в поддержку осуществления Стратегии. Эти этапы могут быть скорректированы по решению КВТ на основе предложений, внесенных секретариатом в консультации с Бюро и РГ.	Секретариат КВТ и секретари всех РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>Секретариат провел для РГ презентации по Стратегии.</p> <p>РГ и АК должны были представить свои предложения по согласованию работы не позднее середины 2020 года.</p> <p>– WP.1 провела обзор своей деятельности в связи со Стратегией КВТ. В результате этого обзора WP.1 приняла неофициальный документ № 4 (март 2020 года). В этом документе указаны запланированные меры по согласованию деятельности Рабочей группы со Стратегией.</p> <p>– WP.5 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восьмидесяти второй сессии, пункт 47 документа ECE/TRANS/294). В соответствии с принятым на восьмидесяти третьей сессии КВТ решением WP.5 было поручено вести работу по интермодальным пассажирским перевозкам в черте города и за его пределами.</p> <p>– WP.6: план работы уже в целом соответствует Стратегии в том смысле, что он направлен на совершенствование процессов сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения по транспорту. Кроме того, WP.6 способствует реализации всех ЦУР, в частности задач 3.6, 9.1 и 11.2, путем получения точных и сопоставимых данных по соответствующим задачам ЦУР, позволяя оценивать прогресс. WP.6 предложила в 2021 году обновленный круг ведения, в котором ее деятельность конкретно увязана со Стратегией (ECE/TRANS/WP.6/2021/3) (подлежит утверждению) принят КВТ в феврале 2022 года, а также включила стратегию в свою</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>программу работы (ECE/TRANS/WP.6/2021/6).</p> <p>– WP.11 рассмотрела Стратегию КВТ на период до 2030 года на своей семьдесят шестой сессии (см. пункты 8–18 доклада ECE/TRANS/WP.11/243), одобрила проект рекомендаций КВТ и сочла, что ее работа уже полностью соответствует Стратегии КВТ. На своей семьдесят седьмой сессии WP.11 отметила работу по осуществлению стратегии Комитета на период до 2030 года и необходимые действия, перечисленные в документе ECE/TRANS/2021/3, с учетом обсуждения, состоявшегося на ее семьдесят шестой сессии.</p> <p>На сегодняшний день никаких замечаний от делегаций не поступало.</p> <p>– WP.15 рассмотрела Стратегию КВТ на период до 2030 года на своей сто седьмой сессии (см. пункты 9–15 доклада ECE/TRANS/ WP.15/248), одобрила проект рекомендаций КВТ и сочла, что ее работа уже полностью соответствует Стратегии КВТ. Поскольку программа работы WP.15 охватывает программу работы WP.15/АС.1 и АС.2, то ссылка на согласование ее работы со Стратегией КВТ относится также к деятельности, осуществляемой АС.1 и АС.2. На своей сто девятой сессии (май 2021 года) WP.15 с интересом отметила работу по осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года и необходимые действия, перечисленные в документе ECE/TRANS/2021/3. Желаящим делегациям было предложено направить Председателю свои замечания и предложения по дополнениям и поправкам к таблице «Состояние работы и последующие шаги». В указанный срок замечаний не поступило.</p> <p>– WP.24 согласовала свою программу со Стратегией.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>WP.24 поддерживает комплексную интермодальную связанность для грузовых перевозок/мобильности. WP.24 подтвердила, что она не занимается вопросами интермодальной пассажирской мобильности. WP.24 внесла на шестьдесят четвертой сессии (октябрь 2021 года) поправки в свой круг ведения. КВТ принял этот круг ведения на своей восемьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года). Измененный круг ведения непосредственно касается поддержки WP.24 в осуществлении Стратегии КВТ и ее задач, относящихся к деятельности WP.24.</p> <p>– WP.29 согласовал свою программу со Стратегией и в настоящее время занимается определением приоритетов деятельности в рамках своих шести вспомогательных рабочих групп (ECE/TRANS/WP.29/2022/01 и Rev.1).</p> <p>– WP.30 на своей сто пятьдесят третьей сессии (октябрь 2019 года) рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2019/8 и исправление Corr.1 к нему, содержащие перечень задач, которые надлежит выполнить для согласования ее работы со Стратегией. Рабочая группа выразила свою готовность в принципе поддержать осуществление стратегии и поэтому в предварительном порядке согласилась с предлагаемым графиком при условии проведения в любое время в будущем дальнейшей оценки (см. ECE/TRANS/WP.30/306, пункт 5). На своей сто шестьдесят первой сессии (октябрь 2022 года) Рабочая группа поручила секретариату подготовить для рассмотрения на следующей сессии документ со сравнительным анализом нового круга ведения КВТ и существующего круга ведения Рабочей группы, с тем чтобы оценить целесообразность</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.2 При необходимости скорректировать Стратегию и ее	<p>каких-либо корректировок (ECE/TRANS/WP.30/322, пункт 6).</p> <p>– SC.1 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией, а также реструктурировала свою повестку дня начиная со своей сто пятнадцатой сессии, с тем чтобы лучше отразить ее соответствие Стратегии (КВТ был проинформирован в ходе его восемьдесят второй сессии).</p> <p>– SC.2 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восемьдесят второй сессии). В качестве следующего шага SC.2 также обновила свой круг ведения для отражения согласования своей программы работы со Стратегией. SC.2 подтвердила, что действующий круг ведения соответствует кругу ведения КВТ, и внесла одно незначительное дополнительное изменение, отражающее установление правил процедуры SC.2. Предполагается, что обновленный круг ведения и новые правила процедуры будут приняты КВТ в феврале 2023 года.</p> <p>– SC.3 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восемьдесят второй сессии, см. пункт 112 документа ECE/TRANS/294). В качестве следующего шага SC.3 обновила свой круг ведения для отражения согласования своей программы работы со Стратегией. Обновленный круг ведения был принят КВТ на его восемьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года).</p> <p>COVID-19 привел к возникновению многочисленных проблем в области международного внутреннего и городского транспорта. Однако</p>	Следить за развитием внутреннего транспорта и при необходимости предлагать	Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
приоритетные направления	<p>пока что оценка COVID-19 не указывает на необходимость внесения изменений в Стратегию. Управление возможными мерами по ликвидации последствий COVID-19 может осуществляться в рамках приоритетных задач 5.5, 5.6, 5.9, 5.14, 5.15, 5.20, 5.22 и 5.23.</p> <p>В случае необходимости может быть предложена корректировка.</p>	корректировки Стратегии	соответствующих РГ
4.3 Скорректировать правила процедуры КВТ	<p>Правила процедуры (ПП) и пересмотренный круг ведения КВТ были приняты КВТ в феврале 2020 года и феврале 2019 года соответственно. Секретариат направил информационные записки ключевым членам ЭКОСОС.</p> <p>Кроме того, секретариат провел презентацию для членов ЭКОСОС, подготовил обновленные информационные записки и предоставлял государствам-членам общую поддержку в проведении обсуждений в рамках подготовки к сессии ЭКОСОС 2021 года, а в период после нее — в осуществлении соответствующих решений ЭКОСОС. Секретариат тесно сотрудничал с членами Бюро в период 2020–2021 годов и с Председателем Европейской экономической комиссии, чьи вклад и поддержка принесли неоценимую пользу в процессе утверждения ЭКОСОС пересмотренного круга ведения КВТ.</p> <p>Впоследствии, 16 февраля 2022 года, проект резолюции ЭКОСОС, озаглавленной «Пересмотренный круг ведения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии» (документ E/2022/L.4), был принят в качестве резолюции 2022/2 ЭКОСОС.</p>	<p>Поощрять и поддерживать положительное рассмотрение КВ на уровне ЭКОСОС — выполнено (см. Состояние работы).</p> <p>В дальнейшем: ввести в действие КВ и ПП КВТ и обеспечить необходимые согласования с КВ/ПП КВТ со стороны его вспомогательных органов¹.</p>	Секретариат КВТ

¹ В соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/294, п. 18) и в связи с принятием 16 февраля 2022 года резолюции ЭКОСОС, озаглавленной «Пересмотренный круг ведения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии» (документ E/2022/L.4). Изменения, внесенные вспомогательными органами КВТ в целях обеспечения согласованности с КВ КВТ, подлежат утверждению КВТ на его восемьдесят пятой сессии.

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>С пересмотренным кругом ведения (КВ) КВТ можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/316/Add.2 (на английском/арабском/испанском/китайском/русском/французском языках).</p>		
	<p>После вступления в силу 16 февраля 2022 года пересмотренного КВ КВТ вступили в силу также и правила процедуры КВТ, содержащиеся в приложении III к документу ECE/TRANS/294.</p>		
	<p>На своей сто девятой сессии (май 2021 года) WP.15 изучила сравнение правил процедуры Рабочей группы и правил процедуры, принятых КВТ (ECE/TRANS/WP.15/2021/2). WP.15 пришла к выводу, что срочной необходимости в изменении ее правил процедуры нет. См. доклад ECE/TRANS/WP.15/253, пункт 58.</p>		
	<p>На своей тридцать девятой сессии (январь 2022 года) Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ (WP.15/AC.2) рассмотрел и принял свои правила процедуры, которые были пересмотрены на сороковой сессии (август 2022 года) (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80/Add.1/Rev.1).</p>		
	<p>WP.11 приняла к сведению пункт 18 доклада Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в документе ECE/TRANS/294 о правилах процедуры рабочих групп. Стремясь привести правила, регулирующие участие в сессиях и принятие поправок, в соответствие с правилами, недавно принятыми для КВТ, WP.11 поручила секретариату подготовить к следующей сессии сравнение правил процедуры Комитета и Рабочей группы, регулирующих эти вопросы. После рассмотрения сопоставления, подготовленного секретариатом, Рабочая группа на своей семьдесят восьмой сессии (май 2022 года) решила,</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.4 Содействовать осуществлению Стратегии	<p>что никакой необходимости в немедленном внесении поправок в ее правила процедуры нет. Делегации, желающие представить предложения по изменению правил процедуры, могут сделать это с учетом правил процедуры КВТ.</p> <p>SC.3 на своей шестьдесят шестой сессии (12–14 октября 2022 года) подготовила свои новые правила процедуры (ECE/TRANS/SC.3/2022/14) и рекомендовала их для принятия КВТ на его восемьдесят пятой сессии.</p> <p>WP.24 на своей шестьдесят пятой сессии (октябрь 2022 года) подготовила свои новые правила процедуры (ПП) на основе последней версии ПП КВТ. Эти ПП WP.24 представляются для принятия на восемьдесят пятой сессии КВТ.</p> <p>Соответствующую новую информацию по SC.2 см. в пункте 4.1.</p>	<p>Координация и проведение регулярных совещаний продолжатся в целях обеспечения полной согласованности и осуществления Стратегии; это может включать в себя совещания (виртуальные) с председателями РГ и Председателем КВТ для согласования общих мероприятий или задач</p>	Секретариат КВТ и секретари всех РГ
4.5 Скорректировать, при необходимости, организацию ежегодной сессии КВТ	<p>Повестка дня КВТ была скорректирована в соответствии с приоритетами Стратегии и планом действий. Существующие пункты повестки дня были переупорядочены, чтобы отразить приоритеты Стратегии, и были добавлены новые пункты повестки дня.</p> <p>См. также задачи 5.18 и 5.19</p>	<p>Продолжить вместе с Бюро рассмотрение вопроса о последующих корректировках в организации сессии КВТ для дальнейшей поддержки осуществления Стратегии и принятия решений на уровне КВТ</p>	Секретариат КВТ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.6 Проводить консультации и налаживать отношения сотрудничества с другими региональными комиссиями ООН	<p>Отдел транспорта активно сотрудничает с другими региональными комиссиями (РК) ООН. Директор Отдела транспорта проинформировал коллег из других РК о Стратегии и предлагаемом сотрудничестве. Отдел транспорта вовлекает другие РК в свои проекты/инициативы: проект СРООН по разработке показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) и меры реагирования/инициатива в связи с COVID-19, включая разработку Платформы по мониторингу ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19, в которой участвуют все РК; а также такие мероприятия в области безопасности дорожного движения, как обследования состояния безопасности дорожного движения. ЕЭК и ЭСКАТО также сотрудничают в области развития евро-азиатских транспортных связей.</p> <p>Отдел транспорта ЕЭК и ЭСКЗА совместно работают над созданием Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры.</p> <p>ЭКА, ЭСКАТО и ЭСКЗА приняли участие в восемьдесят третьей сессии КВТ. ЭСКАТО представила КВТ обновленную информацию о деятельности в области внутреннего транспорта в регионе ЭСКАТО в рамках диалога КВТ с РК ООН о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом.</p> <p>ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКЗА и ЭСКАТО приняли участие в восемьдесят четвертой сессии КВТ и представили КВТ обновленную информацию о деятельности в области внутреннего транспорта в соответствующих регионах в рамках пункта 11 d) повестки дня, содержащейся в документе ECE/TRANS/315.</p>	Продолжать и расширять сотрудничество с другими РК	Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретариатами соответствующих РК

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>Все РК ООН приняли участие в межрегиональных консультациях по устойчивой связанности транспортной инфраструктуры, для которых был выделен пункт повестки дня в рамках тридцать четвертой ежегодной сессии WP.5, состоявшейся в сентябре 2021 года. WP.5 приветствовала эти консультации, «которые содействовали осуществлению стратегии КВТ и, в частности, ее компонента «Межрегиональная транспортная связанность», и предложила секретариату продолжать такие консультации по конкретным темам, представляющим интерес на межрегиональном уровне, и содействовать их проведению в сотрудничестве, насколько это возможно, с другими РК ООН, а также другими региональными/ межрегиональными организациями и соответствующими проектами».</p>		
	<p>19 октября 2022 года в рамках сто семнадцатой сессии SC.1 ЭКА, ЕЭК, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭСКЗА совместно организовали рабочее совещание, посвященное вопросам трансграничного страхования автотранспортных средств. Участники рекомендовали организовать в 2023 году еще одно рабочее совещание для дальнейшего обмена опытом и выявления общих проблем, а также для выработки потенциальных решений по дальнейшему расширению сотрудничества между системами страховых полисов.</p>		
	<p>5 сентября 2022 года в рамках направления работы WP.5 «Устойчивая городская мобильность, общественный транспорт и велосипедное движение» было организовано межрегиональное рабочее совещание по теме «Электрификация городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>пространственного планирования». Со стороны ЕЭК участие в организации рабочего совещания принимали Отдел устойчивого транспорта, Отдел устойчивой энергетики и Секция по вопросам развития городов, жилищного хозяйства и управления земельными ресурсами. Рабочее совещание проводилось при поддержке пяти региональных комиссий ООН, включая ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЭКА и ЭКЛАК.</p> <p>РК были приглашены к участию в региональных презентациях и рабочих совещаниях, посвященных платформе электронного обучения по внутреннему транспорту и торговым связям — LearnITS.</p>		
5 Действия, включенные в перечень приоритетов			
5.1 Обслуживать правовые документы и обеспечивать административное управление ими	<p>Соответствующие РГ/АК осуществляют административное управление правовыми документами, входящими в сферу их компетенции. В рамках этой работы РГ оценивают и/или рассматривают правовые документы, входящие в сферу их компетенции: например, WP.30 на своей сто пятьдесят четвертой сессии приступила к оценке 17 относящихся к ее ведению правовых документов, в том числе, в частности, на предмет возможного внесения в них поправок (см. ECE/TRANS/WP.30/308, пункт 6, и ECE/TRANS/WP.30/2020/1).</p> <p>SC.2 продолжает изменять и обновлять СМЖЛ, чтобы обеспечить его соответствие текущим требованиям. Четвертый пересмотренный вариант СМЖЛ был недавно выпущен и теперь сопровождается документом, объясняющим преимущества вступления в него в качестве договаривающейся стороны и порядок вступления. Грузия и Литва предложили дополнительные поправки,</p>	<p>1. Продолжать обеспечивать административное управление правовыми документами и по мере необходимости вносить в них поправки, что также включает в себя обзор, оценку и предлагаемые обновления и модернизацию, а также стратегию обеспечения присоединения новых договаривающихся сторон и повторного осуществления.</p> <p>2. Работать над обеспечением мандата Генеральной Ассамблеи и ЭКОСОС на перевод документации, касающейся правовых документов глобального значения, на все шесть официальных языков ООН.</p> <p>3. Продолжать сотрудничество в целях обеспечения</p>	<p>1. Секретари РГ/АК</p> <p>2. Секретариат КВТ</p> <p>3–4. Секретари соответствующих РГ/АК</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>причем изменения, предложенные Грузией, уже вступили в силу. Продолжается работа по подготовке поправок к СМЖЛ с целью его обновления и включения в сферу его охвата пассажирских станций (узлов) (подробнее см. в пункте 5.4).</p> <p>WP.24 приняла поправки к СЛКП:</p> <ul style="list-style-type: none"> – в октябре 2020 года в соответствии с предложениями Австрии, Чехии, Германии, Греции и Хорватии; – в октябре 2021 года в соответствии с предложениями Хорватии, Грузии (за исключением поправки к С-Е 99), Польши и Российской Федерации. Поправки от Грузии и Польши обеспечат дальнейшее соответствие между СЛКП и СМЖЛ; и – в октябре 2022 года в соответствии с предложениями Дании и Литвы (подробная информация о принятых предложениях представлена в докладе о работе шестьдесят пятой сессии). <p>WP.24 учредила на своей шестьдесят четвертой сессии в октябре 2021 года механизм мониторинга осуществления Конвенции. С этой целью WP.24 решила, что в ГИС будет включен перечень линий СЛКП и соответствующих объектов для мониторинга достигнутых показателей в сравнении с показателями, определенными в СЛКП.</p> <p>WP.29/АС.4 способствовал принятию поправок к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств 1997 года, включающих различные определения и введение элементов для дальнейшего совершенствования процедур испытаний.</p>	<p>согласованности между конкретными правовыми документами.</p> <p>4. Продолжать выносить рекомендации по осуществлению правовых документов и изучать пути усиления контроля за их применением.</p>	

<i>Задачи</i>	<i>Состояние работы</i>	<i>Последующие шаги</i>	<i>Ответственное лицо или подразделение в Отделе</i>
	<p>Начиная со своей сто пятьдесят четвертой сессии (февраль 2020 года) WP.30 приступила к рассмотрению каждого из семнадцати правовых документов, находящихся в сфере ее компетенции, оценивая их текущую актуальность и потенциал для расширения (эта деятельность продолжается).</p>		
	<p>На своей сто пятьдесят восьмой сессии (октябрь 2021 года) WP.30 подтвердила, что это было полезное мероприятие, которое выявило проблемы в применении различных правовых документов, что привело к пересмотру их актуальности на национальном уровне, причем в некоторых случаях вплоть до денонсации. Хотя было установлено, что некоторые правовые документы утратили свою актуальность или, как представляется, уступили место более новым правовым актам, разработанным под эгидой Организации Объединенных Наций или других международных организаций, таких как, в частности, Всемирная таможенная организация (ВТамО), Рабочая группа полагала, что от этих правовых документов отказываться пока не следует, поскольку они послужили основой для недавно разработанных правовых документов и, следовательно, сохраняют свою значимость. В то же время и именно по этой же причине WP.30 сочла, что нет оснований или что может быть даже рискованно изменять или приводить эти документы в соответствие с нынешними реалиями, поскольку это может подорвать структуру более позднего законодательства, которое на них базируется.</p>		
	<p>WP.30 полагала, что эту работу следует считать завершенной, и поручила секретариату сообщить об этом Комитету по внутреннему транспорту на его сессии в феврале 2022 года (проект документа ECE/TRANS/WP.30/316,</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>пункты 8–9), что и было сделано секретариатом.</p>		
	<p>WP.29/AC.4 работал над рамочным документом для модели постоянного соответствия транспортных средств требованиям безопасности и экологичности. На своей сто восемьдесят седьмой сессии WP.29 одобрил рамочный документ, касающийся соблюдения требований в течение всего срока службы транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/2022/145).</p>		
	<p>SC.3 и SC.3/WP.3 продолжали сбор информации об осуществлении СМВП. Последнее обновление (четвертый пересмотренный вариант) было принято в 2017 году и вступило в силу в 2018 году. В 2018–2022 годах было принято пять поправок к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»). «Дорожные карты» по а) присоединению к СМВП и b) принятию и осуществлению резолюции № 40 были приняты в 2018–2019 годах.</p>		
	<p>23 июня 2021 года на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 состоялось рабочее совещание по теме «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта». Его участники обсудили возможности совершенствования международной нормативно-правовой базы, упрощения процедуры присоединения к правовым документам и содействия их осуществлению, а также повышения эффективности международных конвенций и соглашений по линии КВТ.</p>		
	<p>12 октября 2022 года SC.3 и WP.24 в рамках шестьдесят шестой сессии SC.3 совместно</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>провели: а) рабочее совещание «Развитие контейнерных перевозок по внутренним водным путям», которое было посвящено текущей ситуации, потенциалу и перспективам развития контейнерных перевозок по внутренним водным путям в Европе, Каспийском регионе и Китае, и б) круглый стол по содействию согласованию Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к СЛКП с СМВП. В числе рассмотренных тем были препятствия для присоединения к правовым документам и их осуществления, эффективное использование инструментов мониторинга и согласование двух правовых документов. Участники согласились с тем, что согласовать эти правовые документы наиболее эффективным образом можно было бы на основе совместного управления или контроля в отношении Протокола со стороны SC.3 и WP.24. Участники также рекомендовали WP.24 использовать «дорожную карту» для присоединения к Протоколу, подготовленную двумя секретариатами. SC.3 и WP.24 согласовали резолюцию о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям, которая представляется КВТ для принятия.</p>		
	<p>В рамках мер по облегчению понимания и осуществления правовых документов РГ/АК пытаются обеспечить наличие глобальных документов на всех шести официальных языках ООН.</p>		
	<p>Соответствующие РГ/АК ведут совместную работу по обеспечению необходимой согласованности между конкретными правовыми документами, например WP.15 и WP.29 в отношении Правил № 105, касающихся транспортных средств</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>предназначенных для перевозки опасных грузов, или WP.15 и WP.1 в отношении дорожных знаков, относящихся к опасным грузам.</p>		
	<p>Соответствующие РГ издадут рекомендации по усилению согласования национальных законов с правовыми документами (например, WP.15 рекомендовала согласовать национальные законы о перевозке опасных грузов с ДОПОГ в целях содействия эффективному осуществлению ДОПОГ и повышению безопасности дорожного движения. Она призвала КВТ принять эту рекомендацию).</p>		
	<p>Резолюция СР.6 была обновлена WP.29/АС.4 с включением технических положений о придорожных технических осмотрах, которые требуют постоянного поддержания транспортных средств индивидуального пользования в надлежащем рабочем состоянии, т. е. также в периоды между обязательными осмотрами. WP.29/АС.4 ввел систему оценки риска для операторов на основе данных, полученных в результате деятельности по проведению проверок.</p>		
	<p>В соответствии с решением сто девятой сессии WP.15 (май 2021 года) секретариат подготовил пересмотренный вариант «дорожной карты» для присоединения к ДОПОГ и его осуществления (ECE/TRANS/WP.15/2021/15). На своей сто десятой сессии WP.15 приняла предложенную «дорожную карту» по ДОПОГ с дополнительными поправками и просила секретариат опубликовать ее в электронном формате.</p>		
	<p>На своей восьмидесят четвертой сессии КВТ одобрил просьбу WP.15 о публикации электронной версии пересмотренной «дорожной</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>карты» и ее размещении на веб-сайте ЕЭК.</p> <p>Электронная версия пересмотренной «дорожной карты» была опубликована на английском, французском и русском языках и размещена на веб-сайте ЕЭК в [октябре 2022 года].</p> <p>WP.15 продолжит свое сотрудничество с WP.1 и WP.29 в целях обеспечения согласованности между конкретными правовыми документами.</p> <p>На своей сто семнадцатой сессии SC.1 решила начать обзор одиннадцати правовых документов, относящихся к ее ведению, на своей следующей сессии и просила секретариат подготовить презентацию или документ для облегчения обсуждения по этому вопросу.</p>		
5.2 Внести изменения в КВ КВТ (к 2020 году)	См. информацию, касающуюся задачи 4.3		Секретариат КВТ
5.3 Внести поправки в правовые документы с географическими и процедурными барьерами (к 2025 году)	<p>Соглашение ДОПОГ: слово «Европейское» исключено из названия соглашения. Хотя это соглашение уже было открыто для присоединения всех государств — членов ООН, предполагается, что эта поправка может облегчить присоединение к нему тех государств, для которых слово «европейское» может быть воспринято как препятствие. Эта поправка вступила в силу 1 января 2021 года.</p> <p>Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств 1997 года: из преамбулы Соглашения исключена ссылка на дорожное движение «в Европе» на основе поправки 2019 года, с тем чтобы подчеркнуть глобальный охват данного Соглашения.</p>	<p>Определить правовые документы, чьи географические или процедурные барьеры могут быть устранены в целях открытия соответствующего документа для глобального присоединения, и включить их в планы действий</p>	Секретариат РГ/АК

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>WP.1 уже неофициально отклонила изменения к положениям о соответствии установленным требованиям в «Европейских соглашениях», дополняющих обе конвенции 1968 года. Тем не менее до 2025 года WP.1 проведет дальнейшее обсуждение вопроса о внесении поправок в заключительные положения этих и других правовых документов.</p>		
	<p>На своей сто шестнадцатой сессии SC.1 выразила поддержку относительно официального представления одной из договаривающихся сторон Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), предложения по поправкам к статье 14, с тем чтобы открыть возможность присоединения к этому соглашению на глобальном уровне. Предложения по поправкам еще не поступало. SC.1 и ее Группа экспертов по ЕСТР будут продолжать поднимать этот вопрос на своих сессиях до тех пор, пока одна из договаривающихся сторон не вызовется представить таковое.</p>		
	<p>SC.1 начала обсуждение вопроса о целесообразности открытия Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) для присоединения государств, не являющихся членами ЕЭК. Для содействия дальнейшему обсуждению на его семнадцатой сессии SC.1 секретариат предложит представителям других региональных комиссий ООН предоставить информацию об их эквивалентных региональных соглашениях. Для содействия дальнейшему обсуждению на его семнадцатой сессии SC.1 секретариат, по просьбе SC.1, пригласит предложил представителей других региональных комиссий ООН представить информацию об их</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>эквивалентных региональных соглашениях ЭСКАТО представить на сто семнадцатой сессии SC.1 информацию о Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог. SC.1 высоко оценила эту презентацию и просила секретариат предложить другим региональным комиссиям ООН представить на следующей сессии презентации по другим региональным соглашениям. Председатель напомнил также членам SC.1 о необходимости проконсультироваться с правительствами своих стран относительно целесообразности открытия СМА для присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК.</p>		
	<p>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. В ходе проведенного обзора целевая группа не выявила ни одной дополнительной конвенции, географические или процедурные барьеры которой можно было бы устранить, чтобы открыть ее для глобального присоединения:</p>		
	<p>– соответствующие конвенции уже имеют глобальный охват, или</p>		
	<p>– они являются протоколами к конвенциям с глобальным охватом и поэтому вводят специальные региональные положения, основанные на глобальных положениях, или</p>		
	<p>– они были созданы для достижения конкретной региональной цели, как, например, инфраструктурные соглашения для определения плана развития региональной сети, или</p>		
	<p>– обсуждение процесса открытия соответствующего документа состоялось в рамках соответствующей рабочей группы (со ссылкой, например,</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.4 Провести обзор взаимосвязи существующих правовых документов и вынести рекомендации (к 2022 году)	<p>на обсуждение в SC.1 относительно ЕСТР).</p> <p>На своей шестьдесят четвертой сессии SC.3 обменялась информацией о воздействии вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство и сочла желательным провести оценку конвенций и соглашений, находящихся в ведении ЕЭК, а также резолюций ЕЭК в области внутреннего водного транспорта с точки зрения готовности к аналогичным ситуациям.</p> <p>На своей шестьдесят пятой сессии SC.3 отметила, что Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания и Конвенция об обмере судов внутреннего плавания не связаны напрямую с особыми обстоятельствами, обусловленными пандемией. В 2021–2022 годах SC.3 и SC.3/WP.3 было предложено рассмотреть предложенные секретариатом поправки к СМВП и резолюциям SC.3, направленные на повышение устойчивости сектора к ситуациям, создаваемым пандемиями.</p> <p>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. Целевая группа определила ряд следующих возможностей, проблем или рисков в отношении конкретных конвенций:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года: возможность — цифровизация; – Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и Таможенная 	<p>Рассмотреть в тематических блоках вопросов по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, интермодальный) взаимосвязь между существующими правовыми документами и вынести рекомендации. Если это необходимо и будет сочтено целесообразным для стратегических целей или в силу требований участников сектора, вынесение таких рекомендаций, их принятие и их возможное осуществление могут иметь место на более ранних этапах.</p>	Секретари РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 год): возможность — цифровизация таможенных талонных книжек (Carnet de Passage en Douane (CPD));</p>		
	<p>– Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года: риск — ПМАКС разрабатывает новые принципы классификации внутренних водных путей, что может иметь последствия в будущем;</p>		
	<p>– Конвенция об обмере судов внутреннего плавания от 15 февраля 1966 года: возможность — цифровизация мерительного свидетельства;</p>		
	<p>– Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 года: возможность — цифровизация свидетельств о регистрации и судовых регистров;</p>		
	<p>– Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС): возможность — Конвенцией не охвачены свежие фрукты и овощи; другие важные скоропортящиеся товары, такие как вакцины и лекарственные препараты, в целом не охвачены;</p>		
	<p>– инфраструктурные соглашения: возможность — создание механизма мониторинга осуществления, если таковой еще не существует;</p>		
	<p>– Конвенция о дорожном движении 1968 года: пробел — правила для автоматизированного вождения (обсуждение продолжается в рамках WP.1);</p>		
	<p>– Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года: возможность — компьютеризация</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>Конвенции в отношении знаков, сигналов и разметки (компьютеризация для знаков разработана, но еще не завершена, предстоит доработка предложения по поправкам), компьютеризация сигналов и разметки еще не началась;</p> <p>– Протокол о разметке дорог 1973 года: возможность — компьютеризация Протокола в отношении разметки;</p> <p>– Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года: пробел — не охвачены узлы пассажирских перевозок (эквивалент СЛКП для пассажирских перевозок). Не охвачены технические параметры сигнализации/ безопасности (в 2021 году была создана Группа экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок).</p> <p>Учитывая, что возможности, риски или пробелы зависят от конкретного документа, КВТ на своей восьмьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года) предложил своим отдельным РГ, при необходимости, провести работу по использованию возможностей или устранению пробелов или рисков, если такая работа еще не начата.</p> <p>В этой связи:</p> <p>– SC.1 на своей сто семнадцатой сессии обратилась к секретариату с просьбой о помощи в подготовке опросника для направления договаривающимся сторонам СМА с целью выяснить состояние работы по реализации Соглашения на их территории;</p> <p>– WP.24 на своей шестьдесят пятой сессии рассмотрела прогресс, достигнутый в создании механизма мониторинга осуществления в среде ГИС;</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.5 Определить дополнительные необходимые правовые документы	<p>– в Конвенцию о дорожном движении 1968 года была внесена поправка в отношении некоторых аспектов, связанных с «автоматизированным вождением»;</p> <p>– WP.1 ведет работу над электронной версией Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, которая должна завершиться в 2023 году (при условии принятия соответствующих предложений по поправкам и дальнейшего наличия внешнего финансирования);</p> <p>– WP.1 пока не планирует начинать подготовку электронной версии Протокола о разметке дорог;</p> <p>– SC.2 продолжает работу над узлами пассажирских перевозок и приняла решение о разработке модельных правил для постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (см. подробнее в задаче 5.6).</p> <p>В рамках этого приоритетного направления обсуждается потребность в инструментах, поддерживающих существующие правовые документы. Рассматриваются такие инструменты, как облегчение выдачи виз профессиональным водителям или облегчение процедур пересечения границы в чрезвычайных ситуациях, включая пандемии.</p> <p>SC.2 инициировала создание Группы экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок (одобрено КВТ в 2021 году) с целью определения правового инструмента, который может быть разработан для дальнейшего содействия перераспределению пассажирских перевозок с других видов транспорта на железнодорожный транспорт.</p>	Продолжать дискуссию на основе анализа, о котором идет речь в задаче 5.4	Секретари соответствующих РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>Группа экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок продолжает свою работу и согласилась подготовить поправки к СМЖЛ с целью его обновления и включения в сферу его охвата пассажирских станций (узлов). Группа занимается подготовкой поправки к СМЖЛ, которая будет предложена от имени договаривающихся сторон.</p>		
	<p>В ответ на вспышку пандемии COVID-19 и ее воздействие на международные перевозки в соответствии с поручением КВТ на его сессии в 2020 году «провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии» под эгидой WP.5 была создана неофициальная многопрофильная консультативная группа по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19. В 2020 году были проведены две виртуальные сессии (9 июня и 8 сентября), в которых приняли участие должностные лица, представлявшие министерства транспорта, экономики, здравоохранения и таможенные комитеты из более чем 40 стран региона ЕЭК. Материалы соответствующих совещаний консультативной группы были включены во всеобъемлющий доклад, который был представлен КВТ на его восемьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/2021/4). КВТ продлил работу консультативной группы еще на один год, до февраля 2022 года, высказав просьбу об активизации сотрудничества между рабочими сторонами, а также между КВТ и другими специализированными</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>учреждениями системы ООН. С этой целью в июне 2021 года была проведена третья виртуальная сессия с участием ИКАО и ИМО. Основное внимание на обсуждениях было уделено выявлению общих черт и извлеченных уроков в опыте преодоления последствий пандемии COVID-19 и многочисленных трудностей в (под)секторах морского, воздушного и внутреннего транспорта. В работе третьей сессии консультативной группы участвовали председатели и заместители председателей различных рабочих групп по конкретным видам транспорта, включая SC.3 и WP.24, что позволило провести широкий обмен мнениями между секторами. Рекомендации и предложения были внесены в пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.5/2020/10 (Rev.1) для рассмотрения на тридцать четвертой сессии WP.5 в сентябре 2021 года. WP.5 приняла к сведению рекомендации для возможных дальнейших действий и «поручила секретариату подготовить официальный документ, включающий разработанные к настоящему времени рекомендации, а также предлагаемый план действий по их реализации и разработать концептуальную записку для дальнейшего обмена информацией и возможного планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, а также автомобильного и внутреннего водного транспорта к предстоящей сессии КВТ». WP.5 поручила также секретариату повышать осведомленность о важной роли, которую играют работники транспорта в поддержании работоспособности цепей поставок во время пандемий и других чрезвычайных ситуаций, и необходимости обеспечивать их приоритетный доступ к системам здравоохранения. КВТ на своей</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>сессии в феврале 2022 года, ознаменовавшей семьдесят пятую годовщину его создания, приветствовал рекомендации, касающиеся возможных дальнейших шагов, и принял предложенный план действий по их реализации, представленный в документе ECE/TRANS/2022/19. В частности, Комитет приветствовал подготовленную 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 следующим занимающимся конкретными видами транспорта рабочим группам: SC.1, SC.2, SC.3/WP.3, WP.24.</p>		
	<p>На тридцать пятой сессии WP.5 секретариат предложил Рабочей группе 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 предложил странам, заинтересованным в укреплении своих систем управления в чрезвычайных ситуациях в секторе международных перевозок, рассмотреть возможность участия в финансируемом из внебюджетных источников пилотном проекте «Создание устойчивых, адаптируемых к изменению климата и экономически эффективных</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>сетей транспортной инфраструктуры».</p> <p>WP.5 высоко оценила подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/WP.5/2022/4 и приветствовала тот факт, что предложенный план действий по осуществлению рабочими группами по конкретным видам транспорта рекомендаций, подготовленных НМКГ, был принят КВТ на его сессии в феврале 2022 года, и поручила секретариату проследить за выполнением этого плана действий соответствующими рабочими группами. Рабочая группа приветствовала также предложение секретариата в адрес заинтересованных стран на добровольной основе принять участие в пилотном проекте, направленном на разработку системы международного управления в чрезвычайных ситуациях для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта на конкретном участке коридора.</p> <p>ДОПОГ уже предусматривает взаимное признание соглашений и свидетельств, а многосторонние соглашения доказали свою эффективность в чрезвычайных обстоятельствах, таких как вспышка COVID-19.</p> <p>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. Будет организовано коллективное обсуждение для изучения областей или вопросов, помимо тех, которыми уже занимаются конкретные РГ, для которых могут быть разработаны правовые документы в интересах различных стран и для содействия устойчивому развитию транспортного сектора.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.6 Завершить разработку трех новых правовых документов</p> <p>Изучить возможности для разработки новых правовых документов (с 2020 года)</p>	<p>Конвенция о пассажирах железнодорожного транспорта была принята КВТ в феврале 2019 года; по итогам работы над ЕЖП в Группе экспертов по ЕЖП был подготовлен проект конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. Однако Группа не достигла консенсуса относительно итоговой версии конвенции. Поэтому SC.2 в период между семьдесят пятой и семьдесят шестой сессиями провела консультации по ЕЖП и на своей семьдесят шестой сессии (ноябрь 2022 года) приняла решение заняться в 2023 году окончательной доработкой конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов как части системы конвенций по ЕЖП.</p> <p>SC.1 возобновила обсуждение проекта соглашения ОмниБУС на своей сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года и добилась прогресса по ряду нерешенных вопросов. В связи с нарушениями обычных рабочих процессов, вызванными пандемией COVID-19 в 2020 году, запланированные неофициальные совещания с Российской Федерацией, Турцией и Швейцарией для решения оставшихся вопросов не состоялись. В ноябре 2020 года Турция и Швейцария в отдельных сообщениях уведомили секретариат о том, что они не будут продолжать обсуждение проекта соглашения. В свете этих событий, а также проблем, создаваемых пандемией COVID-19 для пассажирских перевозок, SC.1 (на своей сто шестнадцатой сессии) решила сохранить этот пункт в своей повестке дня, но приостановить дальнейшие обсуждения по этой теме до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность более</p>	<p>1. Продолжать процессы доработки ЕЖП и соглашения ОмниБУС.</p> <p>2. Организовать коллективное обсуждение с целью изучения возможностей для разработки новых правовых документов для внутреннего транспорта.</p>	<p>1. Секретарь SC.1 (сопровождающий Председателя SC.1) и секретарь SC.2/EGURL</p> <p>2. Секретари соответствующих РГ при участии секретариата КВТ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>полного восстановления (т. е. до 2023 или 2024 года).</p> <p>Рабочая группа по железнодорожному транспорту на своей семьдесят шестой сессии приняла решение о разработке модельных правил для постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. Их принятие будет обсуждаться КВТ в феврале 2023 года, и в случае принятия они станут 60-м правовым документом в ведении КВТ. Модельные правила потребуют учреждения комитета по пересмотру модельных правил в целях поддержания их актуальности.</p> <p>В рамках WP.1 рассматривается новый правовой документ об автоматизированном вождении (см. также задачу 5.17).</p> <p>Следует продолжать рассмотрение вопроса о новых правовых документах.</p>		
5.7 Подготовить комплексный план по наращиванию потенциала (к 2020 году)	План действий по развитию потенциала КВТ (2020–2025 годы), содержащийся в документе ECE/TRANS/2020/18, был принят КВТ на его восемьдесят второй сессии (февраль 2020 года).	Осуществлять план действий по развитию потенциала при условии наличия ресурсов	Региональный советник со всеми сотрудниками Отдела
5.8 Корректировать/обновлять существующие учебные материалы (с 2020 года)	<p>Был утвержден проект СРООН по разработке платформы электронного обучения. Этот проект направлен на обзор, обновление и интеграцию, при необходимости, доступных учебных материалов по правовым документам ООН в области внутреннего транспорта, разработку некоторых новых материалов для платформы электронного обучения, а также тестирование платформы в странах-бенефициарах.</p> <p>Работа над подготовкой платформы электронного обучения продолжается, дорабатывается ее структура и активно ведется подготовка стартовых учебных курсов.</p>	<p>1. Вести осуществление проекта.</p> <p>2. Корректировать/обновлять существующие учебные материалы.</p>	<p>1. Ответственный сотрудник при поддержке всего персонала Отдела</p> <p>2. Весь персонал Отдела при координации со стороны регионального советника</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.9 Подготовить новые учебные материалы, стандарты и критерии компетентности (с 2022 года)	<p>Платформа электронного обучения LearnITC была запущена в начале сентября 2022 года. Она доступна по адресу: https://learnitc.unece.org/. С момента запуска участники из более чем 20 стран мира начали проходить обучение на более чем 150 курсах.</p> <p>При условии наличия внебюджетного финансирования будут разработаны новые учебные материалы для размещения на платформе LearnITC.</p> <p>Дополнительные стандарты и критерии компетентности должны быть также разработаны в рамках РГ в форме руководств, поправок к правовым документам или новых правовых документов.</p> <p>WP.24 разработала и опубликовала Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (дополнительная информация приведена в задаче 5.20).</p> <p>Информация о воздействии вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство, собранная SC.3 и SC.3/WP.3, была передана и отражена в публикации «Интермодальные перевозки в эпоху COVID-19 — практика, инициативы и меры реагирования».</p> <p>SC.3 на своей шестьдесят шестой сессии утвердила глоссарий терминов и определений по внутреннему водному транспорту и просила секретариат выпустить его в виде публикации на трех языках.</p>	<p>1. Приступить к осуществлению проектов при условии наличия внебюджетного финансирования.</p> <p>2. Продолжать разработку руководств, стандартов и критериев компетентности в рамках РГ.</p>	<p>1. Персонал отдела при поддержке регионального советника</p> <p>2. Секретари РГ</p>
5.10 Разработать учебные курсы (с 2019 года)	<p>Программы учебных курсов должны быть разработаны частично в рамках проекта СРООН (см. задачу 5.8).</p> <p>В 2021–2022 годах для платформы электронного обучения был разработан электронный учебный курс, посвященный Международному</p>	<p>Обсудить соглашения о партнерстве в целях разработки/проведения курсов при условии наличия внебюджетного финансирования</p>	<p>Региональный советник при поддержке секретариата КВТ и секретарей соответствующих РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.11 Разработать показатели (с 2019 года)	<p>удостоверению на право управления прогулочным судном (резолюция № 40).</p> <p>В 2022 году был разработан электронный учебный курс по вопросам развития грузового транспорта и логистики на устойчивой основе, который доступен на платформе электронного обучения.</p> <p>В 2022 году для платформы электронного обучения был разработан электронный учебный курс, посвященный ДОПОГ.</p> <p>В 2022 году для платформы электронного обучения был разработан электронный учебный курс, посвященный Соглашению 1958 года.</p> <p>В 2022 году для платформы электронного обучения был разработан электронный учебный курс по интеллектуальным транспортным системам (ИТС).</p> <p>Осуществление проекта СРООН, касающегося показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), в сотрудничестве с ЭСКЗА и ЭКЛАК приближается к заключительному этапу. В рамках проекта был разработан набор из 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта. Этот набор служит для стран инструментом оценки степени внешней связанности их инфраструктуры с точки зрения перевозок, логистики, эксплуатационной совместимости, процедур пересечения границ и торговых процессов.</p> <p>Для содействия использованию показателей государствами-членами был разработан курс электронного обучения и онлайн-инструмент сбора данных, которые доступны по адресу:</p>	<p>Завершить проект ПУСИВТ, а также способствовать популяризации и распространению показателей для широкого применения в координации с КВТ и в соответствии с его решениями</p>	Секретарь WP.5

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.12 Расширить глобальное участие в работе WP.1 и WP.29 и сотрудничество между ними	<p>https://rise.articulate.com/share/hnNwQFPw_oCSnrhzBN471ZUz_UzPWV1#/. В октябре 2022 года по линии WP.5 была выпущена публикация ЕЭК «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) — понимание эффективности работы автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных транспортных систем». Параллельно с этим на сайте SITCIN.org были размещены многоязычная панель пользователя ПУСИВТ и соответствующий курс электронного обучения.</p> <p>WP.1 и WP.29 постоянно сотрудничают и обмениваются мнениями посредством проведения регулярных совместных совещаний и подготовки совместных материалов, например общего набора терминов для автоматизированного вождения.</p> <p>От WP.1, а впоследствии и от WP.29 поступило предложение расширить обмен с целью интенсификации сотрудничества между двумя рабочими группами.</p> <p>Председатель Рабочей группы по автоматизированному/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) участвует в совещаниях WP.1 для обмена информацией о текущей деятельности и эволюции планируемого регулирования в свете прогрессивного развития бортовых технологий транспортных средств.</p> <p>WP.1 предложила председателю GRVA провести в 2022 году (совместно с GRVA и/или WP.29) совместное мероприятие, с тем чтобы специалисты по безопасности дорожного движения могли обмениваться мнениями и опытом в связи с последними достижениями, являющимися результатом стремительного</p>	Продолжать тесное сотрудничество	Секретари WP.1 и WP.29

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.13 Обновить ДЕТА и обеспечить ее хостинг в ЕЭК (с 2022 года)	<p>технического прогресса. Предложение подлежит принятию GRVA и/или WP.29 было рассмотрено и поддержано GRVA в сентябре 2021 года. Между тем в рамках WP.1 и WP.29 будут проведены обсуждения для определения элементов дальнейшего сотрудничества. Неофициальная группа экспертов WP.1 по автоматизированному вождению и неофициальная рабочая группа GRVA по функциональным требованиям к автоматизированным/автономным транспортным средствам проведут 7–8 ноября 2022 года рабочее совещание.</p> <p>ДЕТА функционирует с начала 2020 года. В настоящее время ее хостинг обеспечивается Германией в качестве взноса в натуральной форме. Еще два модуля ДЕТА (Уникальный идентификатор (УИ) и Декларация о соответствии (ДоС)) находятся в стадии разработки и финансируются за счет взносов в натуральной форме со стороны неправительственных заинтересованных сторон (МКТОТ, МОПАП, КСАОД).</p> <p>До настоящего времени Пятый комитет не утвердил финансирование хостинга ДЕТА в ЕЭК из РБ.</p>	Продолжать усилия по обновлению ДЕТА и обеспечению ее хостинга в ЕЭК	Секретарь WP.29
5.14 Содействовать присоединению к e-CMR и обеспечению ее функционирования (с 2019 года)	<p>SC.1 на своей сто четырнадцатой сессии (октябрь 2019 года) сформировала неофициальную группу экспертов по e-CMR для подготовки, при поддержке секретариата, документа с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для обеспечения функционирования e-CMR, который будет представлен на одной из будущих сессий КВТ. Документ был завершен и представлен на сто шестнадцатой сессии SC.1. SC.1 приняла к сведению информацию и выводы, содержащиеся в документе,</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Продолжать внедрение e-CMR. 2. Вести осуществление проекта e-CMR для выбранных стран при финансировании со стороны ИБР и способствовать присоединению этих стран к e-CMR. 	1–2. Секретарь SC.1

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.15 Обеспечивать постепенное развитие системы e-TIR, ведущее к возможному полному внедрению системы e-TIR к 2023 году при	<p>и представила его на рассмотрение КВТ на его восемьдесят четвертой сессии. SC.1 решила также создать официальную группу экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний период (2022 и 2023 годы) для обсуждения и, по возможности, согласования требований статьи 5</p> <p>Дополнительного протокола, касающегося e-CMR. КВТ и Исполком одобрили создание такой группы экспертов (в феврале и мае 2022 года). В 2022 году состоялось три собрания GE.22. Группа приняла программу работы и добилась значительного прогресса в определении приоритетности своих задач, сосредоточившись на анализе положений статьи 5, а также основных положений Конвенции КДПГ, которые должны быть преобразованы для электронной среды, в целях выполнения главной задачи, заключающейся в подготовке высокоуровневой архитектуры будущей системы e-CMR и ее функциональных спецификаций.</p> <p>Проект ИБР завершился, в связи с чем был подготовлен доклад, в котором а) обобщены мнения и требования десяти государств из региона ОЭС в отношении будущей системы e-CMR и б) описаны основанные на требованиях государств — членов ОЭС функциональные спецификации для будущей системы e-CMR, которые будут представлены на рассмотрение Группы экспертов по введению в действие процедуры e-CMR.</p> <p>Новое приложение 11 и соответствующие поправки к Конвенции МДП, касающиеся e-TIR, были приняты договаривающимися сторонами Конвенции МДП в ходе февральской сессии Административного комитета в 2020 году. Новое приложение вступило в силу 25 мая 2021 года.</p>	<p>1. Обеспечить, чтобы новое приложение 11 вступило в силу в 2021 году — выполнено (см. Состояние работы).</p> <p>2. Поощрять договаривающиеся стороны МДП к подключению их</p>	1–4. WP.30 и секретариат МДП

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
условии вступления в силу нового приложения 11 к Конвенции МДП	<p>Версия 4.3 концептуальных, функциональных и технических спецификаций e-TIR была принята Техническим органом по осуществлению (первая сессия, январь 2022 года) и AC.2 (семьдесят седьмая сессия, февраль 2022 года).</p> <p>Это обеспечивает полную правовую и техническую основу для тех стран, которые готовы внедрить процедуру e-TIR в течение 2022 года.</p> <p>Азербайджан, Грузия, Пакистан, Тунис, Турция и Узбекистан завершают процесс подключения своих национальных таможенных систем к международной системе e-TIR — осталось лишь провести тесты на соответствие, которые уже начались.</p> <p>От имени 27 государств — членов Европейская комиссия завершила работу по проверке концепции подключения новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС) Европейского союза к международной системе e-TIR.</p> <p>22 ноября 2021 года ЕЭК и МСАТ подписали MoU, нацеленный на реализацию Конвенции МДП и, в частности, приложения 11 путем обеспечения подключения систем МСАТ к международной системе e-TIR.</p> <p>Проводится ряд мероприятий в целях содействия присоединению к Конвенции МДП и использованию международной системы e-TIR за пределами региона ЕЭК (в Марокко в июне 2022 года для 16 стран Африки к югу от Сахары и в Джибути в декабре 2022 года для 8 государств — членов ИГАД).</p>	<p>национальных таможенных систем к международной системе e-TIR в течение 2020 и 2021 годов.</p> <p>3. Содействовать наиболее эффективному и действенному подключению новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС) к международной системе e-TIR.</p> <p>4. Содействовать внедрению международной системы e-TIR для распространения системы МДП на такие транспортные операции, как интермодальные перевозки или перевозка посылок в рамках электронной торговли.</p>	1. Секретарь WP.5
5.16 Выявлять новые технологии и обеспечивать стимулирование	В рамках WP.5 и проекта, финансируемого ИБР, была разработана Международная обсерватория для мониторинга	1. В соответствии с решением КВТ продолжать работу по превращению	

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
и содействие их внедрению в области железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, дорожной мобильности, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года	<p>транспортной инфраструктуры (МОМТИ), функционирующая на базе ГИС. Основные цели работы МОМТИ:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечивать размещение и интеграцию всей информации/данных, касающихся транспортной инфраструктуры/коридоров/проектов и т. д., которые разрабатываются и создаются Отделом, включая все соглашения (СМА, СМЖЛ и т. д.) по проектам транспортной инфраструктуры (ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ и т. д.) и доклады групп экспертов (адаптация к изменению климата, сравнительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры); – служить в качестве электронного регионального инструмента для обеспечения связанности всех инициатив в области транспортных коридоров/сетей, особенно вдоль евро-азиатских коридоров (ТРАСЕКА, ЦАРЭС) и не только (ЭСКЗА); и – служить в качестве виртуального рынка для привлечения финансирования национальных, региональных и межрегиональных проектов и услуг в области транспортной инфраструктуры. <p>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии предложила заинтересованным сторонам (включая национальные правительства и многосторонние банки развития) принять участие в процессе тестирования МОМТИ. Она предложила секретариату оказать необходимую помощь национальным делегатам и представителям других заинтересованных сторон в проведении тестирования, в том числе путем предоставления специальных учетных записей для тестирования. Она также поручила секретариату информировать Бюро КВТ и Комитет о разработке МОМТИ и возможных результатах</p>	<p>Обсерватории в инструмент, объединяющий работу Комитета по внутреннему транспорту и Отдела в области транспортной связанности и содействующий межрегиональной транспортной связанности и финансированию новых проектов в области транспортной инфраструктуры.</p> <p>2. Обновлять инструмент СМЖЛ/СЛКП, касающийся параметров инфраструктуры.</p> <p>3. Продолжать рассматривать и поддерживать технические/технологические разработки в области перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также интермодальных перевозок.</p> <p>4. Работать над цифровизацией Кодекса ГТЕ.</p> <p>5. Продолжать работу в области телематики под эгидой Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.</p>	<p>2. Секретарь SC.2 и WP.24</p> <p>3. Секретари SC.1, SC.2, SC.3, WP.5 и WP.24</p> <p>4. Секретарь WP.24</p> <p>5. Секретарь WP.15/AC.1</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>тестирования после его завершения.</p> <p>WP.5 на своей тридцать пятой ежегодной сессии в сентябре 2022 года приветствовала завершение работы над платформой, чему предшествовало несколько лет совместных усилий ЕЭК, ИБР, ЭСКЗА, СЕТМО и ОЭС, и призвала правительства, которые еще не сделали этого, назначить национальных координаторов и приступить к изучению ее функциональных возможностей, поделиться отзывами о своем пользовательском опыте и начать наполнять ее новыми геокодированными данными.</p> <p>SC.2 рассматривает возможность внедрения центра наблюдения за инновациями в железнодорожной отрасли для отслеживания ключевых инноваций в секторе.</p> <p>Соответствующие РГ изучают возможности ускорения создания сетей категории E и соответствующих объектов в рамках инфраструктурных соглашений (например, WP.24 — в отношении СЛКП) на платформе ГИС.</p> <p>SC.2 и WP.24 также рассматривают вопрос об обновлении и модернизации. Успешно завершилась работа над совместным инструментом СМЖЛ/СЛКП по параметрам инфраструктуры, который теперь может использоваться государствами-членами для изучения параметров соответствующих сетей. WP.24 работает над созданием перечня линий СЛКП и соответствующих объектов в ГИС. Такой перечень должен быть составлен, по возможности, к октябрю 2023 года.</p> <p>WP.5 выпустила в рамках своей серии «Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах»</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>публикацию «Мобильность как услуга».</p> <p>WP.24 регулярно обсуждает технические/технологические и организационные меры в области интермодальных грузовых перевозок и логистики в целях содействия дальнейшей оптимизации в этой области.</p> <p>В рамках своей шестидесятой пятой сессии WP.24 рассмотрела вопросы оцифровки информации и документации по интермодальным перевозкам и роль автоматизации в сфере грузовых перевозок и логистики. WP.24 решила разработать справочник по автоматизации в сфере грузовых перевозок и логистики.</p> <p>WP.24 работает над переводом в цифровой формат Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), с тем чтобы практика безопасной и надежной упаковки грузов стала доступной с помощью мобильного приложения.</p> <p>Работа в области телематики для перевозки опасных грузов ведется под эгидой Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. По просьбе Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ были утверждены и размещены на веб-сайте ЕЭК руководящие принципы, касающиеся использования электронного обмена данными для выполнения требований МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в отношении документации². Продолжается деятельность по разработке и внедрению соответствующих веб-сервисов, интерфейсов и коммуникационной архитектуры, поддерживающей обмен данными.</p> <p>WP.29 выявляет новые технологии для колесных транспортных средств и содействует их внедрению на основе своих рабочих групп путем согласования</p>		

² https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_r.pdf.

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>технических требований и управления своей экосистемой в отношении официального утверждения типа и взаимного признания свидетельств, а также обеспечивая поддержку нормативной деятельности стран, использующих самосертификацию. WP.29 также наблюдает за деятельностью неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам, уделяя особое внимание интеграции транспортных средств в их интеллектуальную среду и информируя WP.29 о технологических достижениях в смежных с колесными транспортными средствами секторах.</p>		
	<p>Рабочая группа WP.29 по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) является основным органом, занимающимся вопросами внедрения передовых технологий и инноваций в области дорожных транспортных средств. GRVA активно занимается технологиями, которые, по всей вероятности, действительно выйдут на рынок, уделяя особое внимание тем из них, которые влияют на безопасность, надежность и связанность.</p>		
	<p>В контексте работы над определениями, относящимися к автоматизированным, автономным и подключенным транспортным средствам, GRVA рассмотрела аспекты, касающиеся искусственного интеллекта (ИИ). Кроме того, Группа обсудила влияние ИИ на методы валидации для автоматизированного вождения, влияние онлайн-обучения и самообучения на поведение транспортного средства и уделила внимание узкому ИИ (включая машинное обучение, глубокое обучение и т. д.). GRVA провела в 2022 году два технических рабочих совещания по ИИ, на которых, среди прочего,</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>обсуждался вопрос о том, требуют ли узкий ИИ, машинное обучение, глубокое обучение и т. д. специальных мер регулирования или же достаточно технологически нейтральных требований.</p> <p>Секретариат GRVA организовал серию вебинаров по ИТС и реализации положений о кибербезопасности (Правила № 155 ООН).</p> <p>Что касается автоматизации, GRVA разработала первые правила ООН, посвященные автоматизированным транспортным средствам, — Правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированной системы удержания в полосе (АСУП), которые были приняты WP.29 в июне 2020 года.</p> <p>В соответствии с последними поправками Правила по АСУП распространяются теперь не только на легковые автомобили, но и на большегрузные транспортные средства.</p> <p>В активированном состоянии система обеспечивает первичное управление транспортным средством и выполняет динамическую задачу управления в определенных условиях, включая смену полосы движения, на скорости до 130 км/ч.</p> <p>В соответствии с рамочным документом по автоматизированным транспортным средствам ведется дальнейшая деятельность по изучению дополнительных сценариев использования автоматизированных транспортных средств (помимо сценария использования на скоростных автодорогах, рассматриваемого в Правилах по АСУП).</p> <p>GRVA также рассмотрела растущие риски кибератак и разработала Правила № 155 и № 156 ООН, принятые WP.29 в июне 2020 года. Правила № 155</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>ООН создают рамочную основу для официального утверждения системы управления кибербезопасностью изготовителя транспортного средства и, в частности, содержат требования в отношении процессов по проверке функциональности этой системы. Правила № 156 ООН устанавливают требования к системе управления обновлениями программного обеспечения изготовителя транспортного средства и могут потенциально способствовать продлению срока службы транспортных средств и обеспечению безопасности на протяжении всего их жизненного цикла.</p> <p>Другие РГ также занимаются инновациями, но менее системно. Так, GRSG, как ожидается, разработает технические требования, поддерживающие каршеринг, в целях содействия интеграции транспортных средств в стратегии мультимодальных перевозок. GRSG разработала серию новых правил ООН по защите уязвимых участников дорожного движения с использованием новейших технологий (Правила № 158 и № 159 ООН и находящиеся в разработке правила № 165, касающиеся присутствия уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку).</p> <p>В рамках своих ежегодных сессий SC.1 служит государствам-членам платформой для обмена информацией и представления инициатив по цифровизации дорожных систем или дорожной инфраструктуры в соответствующих странах.</p> <p>SC.3 включила вопросы автоматизации во внутреннем судоходстве и «умном» судоходстве в свою повестку дня в 2018 году. В 2019 году она приняла резолюцию № 95 «Укрепление международного сотрудничества</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>в целях поддержки развития автоматизации во внутреннем судоходстве». В 2019–2020 годах SC.3 приняла пересмотренные резолюции, касающиеся РИС (№№ 48, 63, 79 и 80), после чего была также подготовлена брошюра «РИС в регионе ЕЭК», опубликованная в 2022 году. В настоящее время SC.3 работает над обновлением резолюции № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях».</p> <p>В 2021 году SC.3 приняла шестой пересмотренный вариант Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), подготовленный с учетом недавно обновленных резолюций и стандартов Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), а также последних изменений в секторе.</p> <p>База данных ГИС сети водных путей категории Е, основанная на «Синей книге», регулярно обновляется, и онлайн-база МУС, выданных различными странами, доступна на веб-странице SC.3.</p> <p>SC.3 и SC.3/WP.3 продолжают работу в области автоматизированного внутреннего судоходства, обмениваясь соответствующей информацией. Принципы автономного внутреннего судоходства, применимые на внутренних водных путях, могут в значительной мере способствовать развитию интеллектуальных транспортных систем в данном секторе и, таким образом, достижению ЦУР.</p> <p>В 2022 году для рассмотрения SC.3 было представлено обновленное предложение по обследованию водных путей категории Е, подготовленное секретариатом.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.17 Усилить поддержку автоматизированных транспортных средств с 2019 года, включая дальнейшее внесение поправок в существующие правовые документы и стандарты, а также возможную разработку нового(ых) соглашения(й)</p>	<p>В рамках направления работы WP.5 «Устойчивая городская мобильность, общественный транспорт и велосипедное движение» было организовано межрегиональное рабочее совещание по теме «Электрификация городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования», приуроченное к тридцать пятой ежегодной сессии WP.5, которая состоялась в сентябре 2022 года. Рабочее совещание, среди прочего, дало возможность обменяться мнениями и высказать дополнительные соображения относительно документа ECE/TRANS/WP.5/2022/2, озаглавленного «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей», который был подготовлен секретариатом по просьбе КВТ, озвученной на его предыдущей сессии в феврале 2022 года.</p> <p>В документе, в частности, представлены предварительные предложения и рекомендации по усилению роли КВТ, роли WP.5 как экспертно-аналитического центра КВТ и роли смежных рабочих групп.</p> <p>WP.1 и WP.29 поддерживают эту приоритетную задачу. WP.1 обсуждает необходимость внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года и связанные с ней документы для обеспечения безопасного использования автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Это включает также рассмотрение возможности разработки отдельного нового правового документа для регулирования использования автоматизированных транспортных средств в условиях</p>	<p>1. Продолжать работу WP.1 и WP.29.</p> <p>2. Проводить одну совместную сессию ежегодно.</p>	<p>1–2. Секретариаты WP.1 и WP.29</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>международного дорожного движения. Предложение по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года, разработанное WP.1 и призванное содействовать внедрению автоматизированных транспортных средств на соответствующих территориях, вступило в силу 14 июля 2022 года. Группа экспертов WP.1 занимается подготовкой нового правового документа, касающегося использования автоматизированных транспортных средств в международном движении.</p>		
	<p>WP.29 работает над техническими правилами для автоматизированных транспортных средств. Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам, разработанный WP.29, был одобрен КВТ на его восемьдесят второй сессии (февраль 2020 года). На сто восемьдесят первой сессии WP.29 (июнь 2020 года) были приняты новые Правила ООН, касающиеся автоматизированных транспортных средств более высокого уровня, включая требования к системам хранения данных для автоматизированного управления транспортными средствами, а также новые Правила ООН, касающиеся кибербезопасности и обновления программного обеспечения.</p>		
	<p>WP.29 в марте 2022 года поручил всем РГ провести к марту 2023 года проверку правил и ГТП ООН на предмет их пригодности для автоматизированных систем вождения (АСВ) и решил возобновить рассмотрение скоординированного подхода к отчетности. Некоторые РГ создали целевые группы, которые уже провели обмен мнениями о процессе и приступили к проверке.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.18 Проведение сегментов КВТ высокого уровня по различным темам устойчивого развития внутреннего транспорта (с 2019 года)	<p>WP.29 в июне 2022 года принял основную поправку к Правилам № 157 ООН, касающимся автоматизированной системы удержания в полосе (АСУП), в соответствии с которой в сферу охвата теперь включены не только легковые автомобили, но и большегрузные транспортные средства. В активированном состоянии система обеспечивает первичное управление транспортным средством и выполняет динамическую задачу управления в определенных условиях, включая смену полосы движения, на скорости до 130 км/ч и таким образом представляет собой первую настоящую систему автопилота, которая может использоваться на скоростных автодорогах.</p> <p>WP.1 и WP.29 еще более расширили сотрудничество по этому приоритетному направлению в рамках своей общей Исполнительной целевой группы и совместных мероприятий. В документе ECE/TRANS/WP.1/2020/3 описываются рамки сотрудничества и общие подходы WP.1 и WP.29. Регулярный обмен информацией об автоматизации транспортных средств между двумя рабочими группами имеет важное значение и приносит пользу. Будущие диалоги должны включать участие председателей в сессиях соответствующих органов. Кроме того, обе рабочие группы выразили заинтересованность в ежегодном проведении совместного мероприятия.</p> <p>Сегменты высокого уровня традиционно открывают ежегодные сессии КВТ. В 2020 году сегмент высокого уровня был посвящен экологическим вызовам для устойчивого внутреннего транспорта, и в нем приняли участие министры транспорта стран Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока, а также почти</p>	Продолжать отслеживать возникающие вопросы и предлагать новые темы	Секретариат КВТ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>400 участников из 72 стран, в том числе 36 стран, не являющихся членами ЕЭК, и руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций и основных заинтересованных сторон сектора внутреннего транспорта. Сегмент высокого уровня 2021 года был посвящен теме «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». В нем приняли участие министры транспорта из стран Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока. С основным докладом выступила Европейский комиссар по мобильности и транспорту. В рамках сегмента высокого уровня собрались 440 участников из более чем 83 стран, в том числе 40 стран, не являющихся членами ЕЭК, руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций, а также основные заинтересованные стороны сектора внутреннего транспорта.</p>		
	<p>В 2022 году восемьдесят четвертая сессия КВТ (смешанный формат, 22–25 февраля 2022 года), ознаменовавшая собой семьдесят пятую годовщину его создания, была открыта юбилейной встречей на уровне министров, посвященной теме «Семидесятипятилетие Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности». Министерский сегмент был открыт заместителем премьер-министра и министром по вопросам мобильности населения Бельгии</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.19 Включить пункты повестки дня КВТ по проблемам в различных регионах (с 2020 года)	<p>(страна — председатель КВТ) Его Превосходительством г-ном Жоржем Гилкине, и в нем приняли участие министры транспорта из стран Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока. С основными докладами выступили бывший президент Швейцарской Конфедерации и глава (министр) Федерального департамента окружающей среды, транспорта, энергетики и связи Швейцарии (принимающая страна) Е.П. г-жа Симонетта Соммаруга; министр транспорта и логистики Марокко Е.П. г-н Мохаммед Абдельджалиль и министр государственной инфраструктуры Республики Гайана Е.П. г-н Хуан Эджхилл. На мероприятии собрались 550 участников из более чем 92 стран, в том числе 49 стран, не являющихся членами ЕЭК, руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций, а также основные заинтересованные стороны сектора внутреннего транспорта. Основные моменты Сегмента по вопросам политики высокого уровня приведены в документе ECE/TRANS/316/Add.1, приложение I.</p> <p>См. также задачу 4.5</p> <p>В повестку дня восемьдесят второй, восемьдесят третьей и восемьдесят четвертой сессий были включены проблемы в области транспорта в различных регионах. По пункту 7 b) и c) повестки дня был представлен доклад ЭСКАТО.</p> <p>По этим пунктам повестки дня были подготовлены обширные исследования, посвященные тенденциям и проблемам в других регионах, которые послужили основой для дискуссий.</p>	Продолжать выявлять новые проблемы и включать их в повестку дня	Секретариат КВТ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.20 Обеспечивать поддержку комплексной интермодальной связанности и мобильности (с 2020 года), включая ТЕА, ТЕЖ, интермодальные перевозки и логистику	<p>WP.24 поддерживает работу по интермодальным грузовым перевозкам и логистике в целях содействия расширению транспортной связанности. WP.24 разработала и опубликовала Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики. Данное Руководство было создано с целью оказания содействия национальным правительствам в их работе по устойчивому развитию сектора грузоперевозок и логистики. WP.24 одобрила, а КВТ принял резолюцию об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок. Выполнение этой резолюции под руководством WP.24 должно содействовать повышению эффективности и устойчивости грузовых перевозок. WP.24 на своей шестьдесят четвертой сессии приняла важные решения, с тем чтобы начать выполнение задач, перечисленных в резолюции в отношении WP.24.</p> <p>В 2022 году секретариаты SC.3 и WP.24 подготовили проект резолюции КВТ «Содействие развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям» (ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15).</p> <p>Обе рабочие группы на своих ежегодных сессиях одобрили этот проект и просили секретариат представить его на восемьдесят пятой сессии КВТ для принятия.</p> <p>WP.5 занимается интермодальными пассажирскими перевозками на городском уровне в рамках тематического блока «Устойчивая городская мобильность» своей программы работы для поддержки связанности городских пассажирских перевозок. В сентябре 2020 года было представлено Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Продолжать работу по интермодальным грузовым перевозкам и логистике в соответствии с программой работы WP.24, приведенной в соответствие со Стратегией. 2. Продолжать работу по интермодальным пассажирским перевозкам на городском уровне с охватом, по мере необходимости, интермодальных пассажирских перевозок за пределами городского уровня. 3. Продолжать работу по стратегическим направлениям Стратегического плана ТЕА на 2017–2021 годы: охрана окружающей среды, организация и финансирование автомобильных дорог, управление дорожной инфраструктурой, инновации и безопасность дорожного движения. 4. Продолжать работу ТЕЖ по содействию интеграции сетей ТЕЖ в целях развития железнодорожного сектора в соответствующих странах. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Секретарь WP.24 2. Секретарь WP.5 3. Региональный советник 4. Секретарь SC.2

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>планированию, подготовленное в рамках ОПТОСОЗ.</p> <p>Проект ТЕА сосредоточен на управлении инфраструктурой и поддерживает правительства стран — участниц ТЕА в достижении соответствующих ЦУР, касающихся дорожной инфраструктуры, путем реализации стратегических инициатив данного проекта.</p> <p>Проект ТЕЖ направлен на развитие железнодорожной сети в соответствующих странах. Такие мероприятия, как оценка сети, реализация Генерального плана для высокоскоростных поездов и т. д., способствуют развитию связанности, интеграции и гармонизации.</p>		
<p>5.21 Продолжать совершенствовать процессы сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения, касающиеся сектора транспорта (с 2019 года)</p>	<p>Публикация пятого издания Глоссария статистики транспорта позволяет странам получить сопоставимые статистические данные по безопасности дорожного движения, распределению перевозок по видам транспорта и использованию общественного транспорта. WP.6 работала над подготовкой руководящих рамок для измерения показателя 9.1.2 ЦУР, касающегося объемов пассажирских и грузовых перевозок; опубликовала новые данные о трамваях и метро, которые измеряют использование городского общественного транспорта (что дает представление о ЦУР 11.2.1); и повестка дня была преобразована с учетом рамок ЦУР.</p>	<p>Продолжать совершенствовать процессы сбора, проверки и распространения информации в целях подготовки точных статистических данных</p>	<p>Секретарь WP.6</p>
<p>5.22 Содействовать развитию межрегиональных и внутренних транспортных связей и коридоров (с 2019 года)</p>	<p>WP.5 поддерживает эту приоритетную задачу. Одним из ключевых тематических блоков работы WP.5 является развитие транспортных сетей и/или связей. В рамках этого тематического блока WP.5 рассматривает вопрос о том, каким образом оказывать дальнейшую поддержку введению в действие евро-азиатских транспортных связей. На протяжении 20 лет WP.5</p>	<p>1. Продолжать и активизировать дискуссии в рамках «круглого стола» по вопросам межрегиональной транспортной связанности в рамках WP.5/WP.24 в соответствии с руководящими указаниями КВТ</p>	<p>1–3. Секретарь WP.5/WP.24 в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>выступает в качестве головного органа проекта ЕАТС, а также ТЕА и ТЕЖ и других смежных проектов и инициатив.</p> <p>WP.5 проводила консультации с другими соответствующими РГ по этому направлению.</p> <p>В рамках этой работы и во исполнение решений КВТ и Бюро КВТ секретариат WP.24 совместно с секретариатом ЭСКАТО организовали форум по устойчивой транспортной связанности между Европой и Азией в рамках шестьдесят второй сессии WP.24 (28 октября — 1 ноября 2019 года).</p> <p>В рамках WP.5 группа правительств пяти стран (Азербайджан, Грузия, Турция, Украина и Казахстан) согласилась разработать и опробовать Механизм управления координацией коридоров (МУКК) и Механизм оценки результатов работы коридоров (МОРПК) на маршруте № 3 ЕАТС. На своей тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года) WP.5 приветствовала эту инициативу и просила секретариат продолжать поддерживать ее и представить доклад о прогрессе, достигнутом в рамках этой инициативы, на своей следующей сессии.</p> <p>WP.24 поддерживает работу по введению в действие коридоров ЕАТС на основе процесса присоединения к СЛКП и укрепления его осуществления.</p> <p>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года) приветствовала проведенные межрегиональные консультации по устойчивой транспортной связанности. WP.5 предложила секретариату продолжать проведение и содействие проведению таких консультаций по конкретным темам, представляющим межрегиональный интерес, в сотрудничестве, по возможности, с другими РК ООН, а также другими</p>	<p>в отношении дальнейших идей, касающихся развития межрегиональной связанности.</p> <p>2. Продолжать поддерживать введение в действие евро-азиатских и других транспортных коридоров на основе конкретных идей/материалов, запрашиваемых у соответствующих стран.</p> <p>3. Продолжать подготовку публикаций и исследований и проведение целенаправленных мероприятий по наращиванию потенциала в поддержку работы по развитию транспортной связанности.</p>	

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>региональными/межрегиональными организациями и соответствующими проектами. С учетом этого мандата секретариат WP.5 совместно с секретариатом Организации экономического сотрудничества (ОЭС) организовал в рамках тридцать пятой ежегодной сессии WP.5 специальное обсуждение за «круглым столом» с участием экспертов для рассмотрения имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора Алматы — Стамбул, в том числе наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах данных коридоров, а также эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту. В «круглом столе» экспертов приняли участие высокопоставленные представители железнодорожных и транспортных компаний и таможенных органов из следующих стран обоих коридоров: Азербайджана, Грузии, Турции, Ирана (Исламская Республика), Казахстана и Узбекистана. В соответствии с документом ECE/TRANS/WP.5/2022/1, подготовленным секретариатом, по итогам работы «круглого стола» экспертов был сформирован список приоритетных действий, которые необходимо предпринять в отношении согласования существующих тарифов, услуг и графиков движения, а также уже составленного перечня физических/нефизических проблем и узких мест. В документе приводятся данные и информация по конкретным коридорам, собранные через сеть национальных железнодорожных, транспортных и таможенных координационных центров, и содержится обзор развития торговли и транспорта между Европой и Азией и их влияния на транскаспийский коридор и коридор Алматы — Стамбул.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>WP.5 с удовлетворением отметила предметные обсуждения, состоявшиеся в ходе «круглого стола», организованного секретариатами ЕЭК и ОЭС с целью рассмотрения имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора Алматы — Стамбул. Она приветствовала просьбу участвовавших железнодорожных компаний и таможенных органов стран обоих коридоров о создании координационного комитета, который периодически собирался бы в формате «группы друзей» Председателя WP.5 при поддержке секретариата ОЭС с целью обмена мнениями и информацией, в частности, по следующим вопросам: остающиеся технические вопросы совместимости, установление единого графика движения и тарифов для двух коридоров, разработка для коридора маркетингового плана, который мог бы способствовать привлечению большего интереса со стороны операторов и экспедиторов из частного сектора, а также активизации усилий по переводу транспортных и таможенных документов в цифровой формат. WP.5 просила соответствующие страны и секретариат подготовить доклад с обновленной информацией до начала ее ежегодной сессии в следующем году.</p>		
	<p>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии решила учредить новую Группу экспертов по разработке модуля велосипедной инфраструктуры и приняла предложенный мандат и круг ведения Группы. КВТ утвердил этот КВ на восемьдесят четвертой сессии (февраль 2022 года). Ожидается, что Группа экспертов в мае 2022 года приступила к работе по подготовке сети велосипедной инфраструктуры для региона ЕЭК ООН и минимальных</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.23 Стимулировать устойчивое развитие транспорта и городской мобильности с помощью новых инструментов и мероприятий (с 2019 года) (ОПТОСОЗ; дальнейшая разработка локального модуля по загрязнителям для инструмента ForFITS; обзоры по проблематике экологичного транспорта и мобильности)	<p>стандартов этой сети. Эта работа призвана содействовать развитию целостной системы велосипедной мобильности в регионе ЕЭК ООН.</p> <p>WP.5, согласовывая свою программу работы со Стратегией, включила в нее тематический блок вопросов по устойчивой городской мобильности. В рамках этого тематического блока WP.5 работает над вопросами устойчивого транспорта и городской мобильности. WP.5 подготовила Руководство по устойчивой городской мобильности и планированию (см. также задачу 5.20).</p> <p>В рамках тридцать четвертой сессии WP.5 было проведено рабочее совещание, посвященное экологичному городскому транспорту. В ходе рабочего совещания была подчеркнута важность разработки надежной нормативной базы на национальном и местном уровнях, касающейся городской мобильности, и ее влияние на здоровье и окружающую среду.</p> <p>В рамках тридцать пятой ежегодной сессии WP.5 было проведено межрегиональное рабочее совещание по теме «Электрификация городской мобильности — возможности и вызовы для транспорта, энергетики и территориально-пространственного планирования».</p> <p>Конкретным элементам городской мобильности посвящен мандат ОПТОСОЗ (не является вспомогательным органом КВТ).</p> <p>В настоящее время проводятся мероприятия по циклической экономике и экологичному транспорту с участием различных отделов.</p> <p>Секретариат осуществляет рекомендации для инструмента ForFITS после проведения его оценки в период 2014–2018 годов. Изыскиваются возможности</p>	<p>1. Продолжать работу в области устойчивого транспорта и городской мобильности.</p> <p>2. Продолжать применять инструмент ForFITS.</p> <p>3. Продолжать оказывать поддержку ОПТОСОЗ.</p> <p>4. Ежегодно отчитываться перед КВТ по транспортным аспектам, связанным с циклической экономикой и экологичным транспортом.</p> <p>5. Рассмотреть инициативы, касающиеся экологичного транспорта, в рамках рабочей группы, объединяющей инициативы Отдела.</p>	<p>1. Секретарь WP.5 и секретариат ОПТОСОЗ</p> <p>2. Секретариат WP.29</p> <p>3. Секретариат ОПТОСОЗ</p> <p>4. Секретари все соответствующих РГ</p> <p>5. Секретариат КВТ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.24 Проводить оценку влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру	<p>взаимодействия с существующими группами и инструментами моделирования для расширения возможностей ForFITS в области моделирования с минимальными ресурсами при одновременном обеспечении согласованности результатов между различными инструментами.</p> <p>В рамках проекта по каршерингу и совместному использованию автомобилей было проведено рабочее совещание в целях презентации справочного исследования по этому сектору для стран Центральной Азии. Работа в рамках проекта продолжается и в настоящее время сосредоточена на предоставлении трем государствам-членам из Центральной Азии консультаций относительно возможной нормативно-правовой базы, позволяющей реализовывать инициативы по каршерингу и совместному использованию автомобилей.</p> <p>WP.5 поддерживает эту приоритетную задачу. В феврале 2020 года WP.5 опубликовала доклад «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним», подготовленный ее Группой экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Эта работа продолжается и расширяется Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним в рамках ее мандата на 2020–2025 годы. Основные задачи включают в себя:</p> <p>а) составление новых карт, отражающих прогнозы относительно экстремальных погодных явлений в привязке к конкретным пороговым параметрам погодных явлений;</p>	Продолжать расширять работу по изучению последствий изменения климата для транспорта в течение мандата 2020–2025 годов Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (ГЭПИКА)	Секретари WP.5 и ГЭПИКА

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>b) обсуждение стресс-тестов для транспортной инфраструктуры;</p> <p>с) подготовка экономической модели адаптации транспортного сектора;</p> <p>и d) обсуждение базы данных по адаптационным мерам в сфере транспорта.</p> <p>15–16 ноября 2021 года в Москве состоялась международная конференция «Оценка последствий изменения климата: внедрение новых технологий и материалов для сохранения проектных характеристик дорог при адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата». В ходе конференции эксперты по транспорту из стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии ознакомились с методами оценки будущих последствий изменения климата для транспортных систем и определения подходящих мер адаптации, позволяющих избежать транспортных сбоев в будущем.</p> <p>17 февраля 2021 года на пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3 состоялось рабочее совещание на тему «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта». Выступления и обсуждения касались а) связанных с изменением климата последствий для внутреннего и каботажного судоходства; b) мер и стратегий, направленных на преодоление последствий изменения климата для внутреннего водного транспорта; c) препятствий для учета мер адаптации к изменению климата в процессах планирования и эксплуатации данного сектора; d) источников данных и методов прогнозирования климата; и e) рекомендуемых действий, которые могла бы предпринять SC.3 для оказания странам</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>помощи в решении этой проблемы. Участники упомянули о серьезном экономическом ущербе от низководья на европейских реках, подчеркнув необходимость согласованного подхода к неотложным мерам по адаптации и стратегиям решения проблем.</p> <p>В 2022 году SC.3 и SC.3/WP.3 провели рабочие совещания и обсуждения в формате «круглого стола», в ходе которых рассматривались различные аспекты мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним:</p> <p>а) «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего водного транспорта и экологизация сектора внутреннего водного транспорта», 16 февраля 2022 года; б) «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E», 29 июня 2022 года; и в) «Инновационные материалы, оборудование и технологии на внутреннем водном транспорте», 13 октября 2022 года. На рабочих совещаниях рассматривались недавние и текущие проекты и экспериментальные инициативы в области экологизации и модернизации судов, использования альтернативных видов топлива, применения инновационных технологий, а также экологизации инфраструктуры и портов.</p> <p>В 2022 году SC.2 провела рабочее совещание на тему «Воздействие изменения климата на железные дороги: способы защиты, адаптации и смягчения последствий».</p>		
6	Действия, предусмотренные особым приоритетным направлением по безопасности дорожного движения		
6.1	Оказывать мировому сообществу	Секретариатом были проведены обзоры показателей безопасности дорожного движения и другие	1. Продолжать проведение обзоров показателей
			1–2. Секретариат СПБДД в сотрудничестве

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>помощь в достижении глобальных целевых показателей безопасности дорожного движения посредством наращивания потенциала</p>	<p>мероприятия по наращиванию потенциала, финансируемые по линии Специального посланника ГС ООН по безопасности дорожного движения (СПБДД).</p> <p>ЕЭК обслуживает Фонд по безопасности дорожного движения ООН (ФБДООН), который поддерживает реализацию проектов по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода.</p> <p>Проекты по оказанию технической помощи (ТП) для продвижения правовых документов ООН, относящихся к компетенции КВТ, в частности, касающихся правил в области транспортных средств, были успешно представлены и утверждены в рамках первого, второго и третьего конкурсов Фонда.</p> <p>При поддержке Специального посланника организуются мероприятия по наращиванию потенциала за пределами региона ЕЭК, последнее из которых состоялось в ноябре 2021 года в Ботсване.</p> <p>По линии проектов, финансируемых ФБДООН, в 2022 году были организованы мероприятия по наращиванию потенциала в области безопасности транспортных средств в Кот-д'Ивуаре и Руанде.</p> <p>Онлайн-мероприятиями по наращиванию потенциала в области безопасности транспортных средств в 2022 году были охвачены Ботсвана, Кения, Саудовская Аравия, Вьетнам, Туркменистан, Сербия и Босния и Герцеговина.</p>	<p>безопасности дорожного движения (из них 2 — при поддержке СПБДД).</p> <p>2. Продолжать, на основе имеющихся запросов, мероприятия по наращиванию потенциала (из них 3–5 — при поддержке СПБДД).</p> <p>3. Вести разработку проектов ТП для подачи заявок на финансирование в рамках конкурсов ФБДООН в поддержку реализации правовых документов ООН/выполнения Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения (см. также задачу 6.2).</p>	<p>с секретарями соответствующих РГ в соответствии с дальнейшими продлениями мандата СПБДД</p> <p>3. Секретари соответствующих РГ при координации секретариата КВТ</p>
<p>6.2 Оказывать мировому сообществу помощь в достижении глобальных целевых показателей</p>	<p>КВТ принял Рекомендации по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения. Эти рекомендации образуют универсальную концепцию безопасности дорожного движения, которая может применяться в</p>	<p>1. Вести информационно-просветительскую работу в отношении Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем</p>	<p>1–2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
безопасности дорожного движения посредством аналитической работы/диалога по вопросам политики/использования инструментов	<p>национальной системе обеспечения безопасности дорожного движения любой страны, помогая выявлять и устранять ключевые пробелы с помощью конкретных и взаимосвязанных действий различных субъектов, охватывающих различные области. За принятием рекомендаций должно последовать их выполнение различными странами.</p> <p>Рекомендации КВТ были включены в Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, который был разработан для непосредственного осуществления резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи, что еще более повысило значимость Рекомендаций КВТ.</p>	<p>безопасности дорожного движения.</p> <p>2. Периодически пересматривать и обновлять Рекомендации, с тем чтобы учитывать изменения правовых документов ООН по безопасности дорожного движения и другие соответствующие разработки и передовую практику.</p>	
7 Мобилизация ресурсов	<p>Документ о вариантах расширения возможностей подпрограммы по транспорту в плане привлечения ресурсов, связанных с персоналом, был подготовлен секретариатом и ожидает рассмотрения в рамках Бюро КВТ.</p> <p>Различные проекты, такие как проект показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) или проект платформы электронного обучения, финансируются по линии СРООН.</p> <p>Российская Федерация предоставила WP.5 внебюджетное финансирование для работы в области городской мобильности и территориального планирования.</p> <p>Нидерланды оказали финансовую поддержку деятельности по оценке влияния изменения климата на</p>	<p>1. Принять и осуществлять план мобилизации ресурсов.</p> <p>2. Разработать конкретные проекты в поддержку реализации приоритетных задач Стратегии для финансирования со стороны государственных и/или частных доноров.</p>	<p>1. Секретариат КВТ в сотрудничестве с Бюро КВТ</p> <p>2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>транспортную инфраструктуру и предложили дополнительное финансирование в поддержку работы в области устойчивости транспорта в 2021 и 2022 годах.</p>		
	<p>Исламский банк развития (ИБР) поддерживает разработку Обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры на базе ГИС (см. также задачу 5.16).</p>		
	<p>ОБСЕ уже более десяти лет оказывает финансовую поддержку работе по обеспечению безопасности ЕАТС и внутреннего транспорта и предоставила финансирование для разработки нового информационно-учебного онлайн-портала по eTIR.</p>		
	<p>Российская Федерация предоставила внебюджетное финансирование в поддержку дальнейшей работы по развитию Кодекса ГТЕ.</p>		
	<p>В 2022 году Отдел устойчивого транспорта ЕЭК реализовал два проекта, финансируемых ФБДООН:</p>		
	<p>i) «Более безопасные и экологически чистые подержанные транспортные средства для Африки» в сотрудничестве с ЮНЕП, и</p>		
	<p>ii) «Безопасные шлемы для Руанды» в сотрудничестве с ЭКА.</p>		
	<p>Германия предоставила младшего сотрудника категории специалистов Секции правил в области транспортных средств и транспортных инноваций Отдела устойчивого транспорта в поддержку работы по интеллектуальным транспортным системам и автоматизированному вождению на период с ноября 2021 года по ноябрь 2023 года.</p>		
	<p>Германия предоставила младшего сотрудника категории специалистов для поддержки работы КВТ на период с октября 2022 года по октябрь 2024 года.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе	
8	Партнерства	<p>Правительства Швейцарии и Австрии, а также МКТОТ оказали щедрую поддержку в организации празднования семьдесят пятой годовщины учреждения КВТ.</p> <p>Отдел транспорта сотрудничает с другими РК в области внутреннего транспорта. Отдел транспорта привлекает их к участию в ряде проектов, в которых он взял на себя ведущую роль (см. также задачу 4.6).</p> <p>ЕЭК ведет работу по вопросам транспорта в сотрудничестве/ партнерстве с различными международными организациями/ ассоциациями/учреждениями, и это сотрудничество должно дополнительно расширяться при наличии такой возможности. К этим организациям/ассоциациям/ учреждениям, в частности, относятся: АБР, ОЧЭС, ИКАО, ИМО, МОТ, ВОЗ, ВПС, МСЖД, ОБСЕ, ОСЖД, ВТамО, ВТО, ОТИФ, ЦКСР, МАГАТЭ, МКЖТ, МСАТ, МФУ, ОЭС, СЕТМО и др. Сотрудничество с ШОС началось в 2020 году. Отдел транспорта также тесно сотрудничает с другими подпрограммами секретариата. Это осуществляется в рамках совместной работы по взаимосвязанным направлениям. Отдел транспорта возглавляет работу по взаимосвязанному направлению «Устойчивая мобильность» и ««умная» связанность», а также участвует в работе по трем другим взаимосвязанным направлениям — «Устойчивое использование природных ресурсов», ««Умные» и устойчивые города для населения всех возрастов» и «Оценка и мониторинг ЦУР».</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Продолжать и расширять сотрудничество с другими РК. 2. Продолжать и расширять сотрудничество с различными международными организациями/ ассоциациями/ учреждениями, в том числе в поддержку осуществления Стратегии, включая образовательные учреждения. 3. Продолжать работу по взаимосвязанным направлениям в рамках ЕЭК. 	<p>1–2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретариатами соответствующих РК</p> <p>3. Соответствующий персонал Отдела</p>