

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

Женева, 11–14 февраля 2025 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной  
и межсекторальной политики  
или нормативного характера:****Технологии информации и компьютеризации  
и интеллектуальные транспортные системы****Технологии информации и компьютеризации****Записка секретариата***Резюме*

В документе представлен обзор деятельности в области технологий информации и компьютеризации, осуществлявшейся в 2024 году рабочими группами Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

Комитету предлагается рекомендовать продолжить работу над конкретными приложениями и инструментами, которые основаны на технологиях информации и компьютеризации и обеспечивают реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года, в особенности ее второго компонента, касающегося новых технологий и инноваций. В частности, Комитету предлагается:

- рекомендовать продолжение работы Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) по введению в действие eCMR;
- с удовлетворением принять к сведению прогресс, достигнутый Глобальным форумом по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ (WP.30), и Административным комитетом МДП (АС.2) в области применения международной системы eTIR и подключения национальных таможенных систем, а также рекомендовать ускорение действий по полному внедрению eTIR;
- приветствовать усилия WP.30 по цифровизации конвенций о временном ввозе 1954 года (частные дорожные перевозочные средства) и 1956 года (коммерческие дорожные перевозочные средства), в том числе связанных с ними таможенных талонных книжек (eCPD);
- приветствовать работу Исполнительного совета МДП (ИСМДП)/WP.30, касающейся Международного банка данных МДП (МБДМДП), (веб-)портала eTIR для держателей книжек МДП и его мобильных приложений для



сотрудников таможи и держателей книжек МДП, а также рекомендовать ее дальнейшее продолжение;

- рекомендовать продолжение:
  - работы, касающейся Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19;
  - работы Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), касающейся Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры, созданного на платформе географической информационной системы (ГИС);
  - работы WP.5 и использования данных/инструмента ГИС по последствиям изменения климата для транспортных сетей и адаптации к ним;
  - работы WP.5, касающейся инструмента «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ)».

## I. Справочная информация и мандат

1. Настоящий документ подготовлен в соответствии с программой работы КВТ на 2024 год (ECE/TRANS/344, пункт 35, и ECE/TRANS/2024/12/Rev.1). Он согласован со Стратегией КВТ на период до 2030 года и содержит краткую информацию о деятельности в области технологий информации и компьютеризации, способствующей реализации второго компонента Стратегии (согласно которому КВТ должен стать платформой Организации Объединенных Наций для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте).

## II. Описание инициатив в области технологий информации и компьютеризации

### A. Международная система eTIR (Конвенция МДП) — WP.30/АС.2

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Международная система eTIR (приложение)
<b>Тип инструмента:</b>	Онлайн-платформа — приложение
<b>Описание инструмента и текущее состояние:</b>	<p>Цель международной системы eTIR заключается в обеспечении безопасного обмена между национальными таможенными системами информацией, касающейся международной транзитной перевозки грузов, транспортных средств и контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП. Кроме того, благодаря ей таможенные органы получают возможность управлять данными по гарантиям, выданным гарантийными цепями держателям книжек МДП, уполномоченным использовать систему МДП.</p> <p>В мае 2021 года вступило в силу приложение 11 к Конвенции МДП.</p> <p>На первой сессии Технического органа по осуществлению (ТОО) (18–21 января 2020 года) была принята версия 4.3 технических спецификаций eTIR, а АС.2 в феврале 2022 года — концепция eTIR и функциональные спецификации eTIR, что обеспечивает полную правовую и техническую основу для тех стран, которые готовы внедрить процедуру eTIR.</p> <p>На своей второй сессии, после одобрения ряда поправок, ТОО принял к сведению первый пересмотр версии 4.3 спецификаций eTIR.</p>



	<p>После принятия дополнительных поправок на своих пятой и шестой сессиях ТОО принял к сведению второй пересмотр версии 4.3 спецификаций eTIR.</p> <p>На своих семьдесят восьмой и восемьдесят первой сессиях АС.2 принял к сведению первый и второй пересмотры спецификаций eTIR соответственно.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Азербайджан, Грузия, Пакистан, Тунис и Узбекистан завершили подключение своих национальных таможенных систем к международной системе eTIR;</li> <li>• Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) завершил подключение своих систем к международной системе eTIR;</li> <li>• в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане реализуются проекты по подключению;</li> <li>• национальное приложение eTIR — новый инструмент, разработанный для облегчения подключения к международной системе eTIR (см. ниже) — было установлено в Иране (Исламская Республика), но не было активировано для использования;</li> <li>• кроме того, заинтересованность в подключении к системе либо напрямую, либо через национальное приложение eTIR выразили Армения, Беларусь, Индия, Молдова, Российская Федерация и Украина. Будут запрошены средства для реализации проектов по подключению, которые начнутся в 2025 году.</li> </ul>
<b>URL:</b>	<p><a href="https://etir.org">https://etir.org</a></p> <p>Простая схема: <a href="https://etir.org/how-does-etir-work">https://etir.org/how-does-etir-work</a></p>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	Первая перевозка eTIR состоялась в декабре 2022 года между Узбекистаном и Азербайджаном.
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП

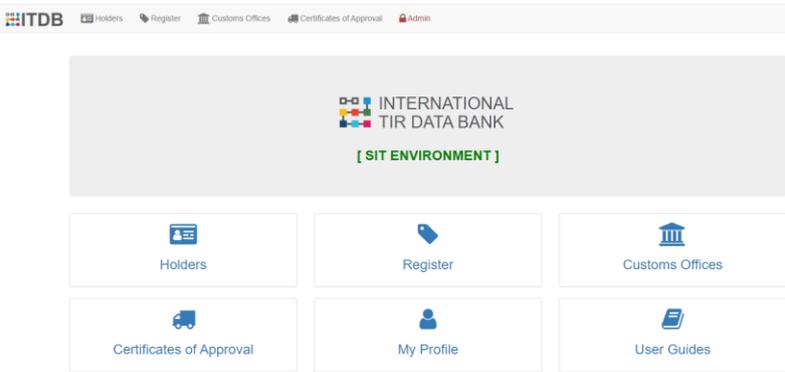
## В. Национальное приложение eTIR

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	<b>Национальное приложение eTIR</b>
<b>Тип инструмента:</b>	Онлайн-платформа — приложение.
<b>Описание инструмента/текущее состояние:</b> 	<p>Подключение национальных таможенных систем к международной системе eTIR является необходимым условием для осуществления процедуры eTIR в соответствии с приложением 11 к Конвенции МДП 1975 года. На сегодняшний день подключение успешно осуществили пять стран. Исходя из опыта, полученного в ходе этого процесса, на выполнение подключения у таможенных органов уходило в среднем 11 месяцев, и им требовались дополнительные ресурсы (денежные средства и эксперты). Учитывая средний срок и ресурсы, необходимые для каждого подключения, секретариат по поручению ИСМДП спроектировал и разработал техническое решение в форме национального приложения eTIR (НП eTIR). НП eTIR полностью соответствует спецификациям eTIR и приложению 11 к Конвенции МДП 1975 года. НП eTIR позволяет применять процедуру eTIR без необходимости полномасштабного подключения национальных таможенных систем. Оно может работать как автономное приложение или — для целей получения предварительных данных МДП, анализа рисков и т. д. — подключаться к национальным таможенным системам.</p>

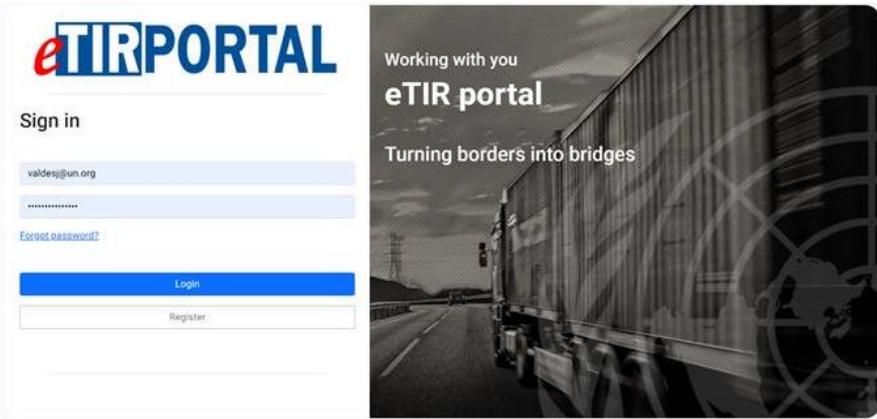
	<p>Основные преимущества:</p> <p>Позволяет сотрудникам таможни:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• получать доступ к информации о перевозках eTIR;</li> <li>• получать сообщения eTIR (предварительные данные МДП/данные об изменениях, уведомления);</li> <li>• отправлять сообщения eTIR для регистрации завершения процедур МДП.</li> </ul> <p>Приложение доступно через любой стандартный веб-браузер на всех таможах с доступом к Интернету.</p> <p>Оно полностью основано на существующих сообщениях и процедуре eTIR и соответствует требованиям, лежащим в основе тестов на проверку соответствия eTIR.</p>
<b>URL:</b>	<a href="https://etir-na-uat1.unece.org">https://etir-na-uat1.unece.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2023 год
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП

The screenshot displays the user interface of the eTIR National Application portal. At the top left, the eTIR logo is prominently displayed alongside the text 'NATIONAL APPLICATION' and 'REVENUE SERVICE'. Below this, it identifies the 'Customs Department of the Revenue Service of Georgia' and provides a 'Sign in with ITDB' button. A large banner on the right side of the page reads 'Working with you eTIR National Application Turning borders into bridges'. The page includes a navigation bar with links to UNECE, eTIR, eTIR Portal, ITDB, Contact us, English, and Copyright. The main content area is titled 'TIR Transports' and features a search bar with the placeholder text 'Enter guarantee ID'. The footer of the page contains additional navigation links and the text 'Customs office: 69002 - BCP "Tsiteli Khidi"'. The version number 'Version: 0.1.20230504-1-uat' is also visible.

## С. МБДМДП/ИСМДП — WP.30

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Международный банк данных МДП
<b>Тип инструмента:</b>	Банк данных/Портал
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>  	<p>Международный банк данных МДП (МБДМДП) был создан секретариатом МДП ЕЭК в 1999 году в соответствии с Положениями о круге ведения Исполнительного совета МДП (ИСМДП), принятыми Административным комитетом МДП. МБДМДП — это веб-платформа, которая предлагает как защищенные веб-приложения, так и веб-услуги и служит международным хранилищем данных МДП для таможенных органов и национальных ассоциаций автомобильного транспорта, использующих процедуру МДП. МБДМДП содержит информацию о:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1200 пользователей веб-приложений,</li> <li>• 30 414 уполномоченных держателях книжек МДП (компаниях-перевозчиках),</li> <li>• 298 записях о таможенных печатях и пломбах,</li> <li>• 2769 таможен, получившей возможность использовать процедуры МДП.</li> </ul> <p>С 2024 года в МБДМДП включена функция межсистемного интерфейса, позволяющая национальным таможенным системам автоматически синхронизировать записи держателей книжек и таможен.</p>
<b>URL:</b>	<a href="https://itdb.unece.org">https://itdb.unece.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	1999 год
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП
	

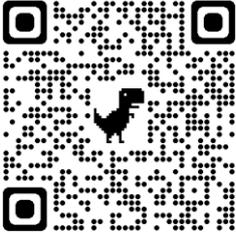
## D. Портал eTIR — WP.30

<i>Общий обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Портал eTIR
<b>Тип инструмента:</b>	Веб-портал/приложение
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>	<p>Портал eTIR — это веб-приложение, которое предназначено для держателей книжек МДП, служит дополнением к МБДМДП и позволяет держателям книжек МДП получить доступ к информации о своем статусе и к национальной версии приложения «Справочник по автомобильным перевозкам», а в будущем также передавать предварительные сведения о МДП/грузе в международную систему eTIR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 34 пользователя веб-приложения</li> </ul>
<b>URL:</b>	<a href="https://etirportal.unece.org">https://etirportal.unece.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	Январь 2023 года
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП
	
	

## Е. Мобильные приложения eTIR — WP.30

<i>Общий обзор</i>		
<b>Название инструмента:</b>	Мобильные приложения eTIR	
<b>Тип инструмента:</b>	Мобильные приложения	
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>  	<p>Приложения eTIR Customs и eTIR Holder — это два мобильных приложения, которые дополняют соответственно МБДМДП и портал eTIR и благодаря которым, с одной стороны, таможенные сотрудники могут получить со своих мобильных устройств доступ ко всем данным МБДМДП и данным о перевозках МДП, а с другой стороны, сотрудники организации-держателя могут получить доступ к своим собственным данным МБДМДП, данным о перевозках МДП и картам таможенных пунктов.</p> <p>Приложения доступны для пользователей как Google/Android, так и Apple/iOS.</p>	
<b>URL:</b>	<a href="https://play.google.com/store/apps/details?id=org.unece.etir.customs">https://play.google.com/store/apps/details?id=org.unece.etir.customs</a> <a href="https://play.google.com/store/apps/details?id=org.unece.etir.holder">https://play.google.com/store/apps/details?id=org.unece.etir.holder</a>	
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	Апрель 2023 года	
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП	
		

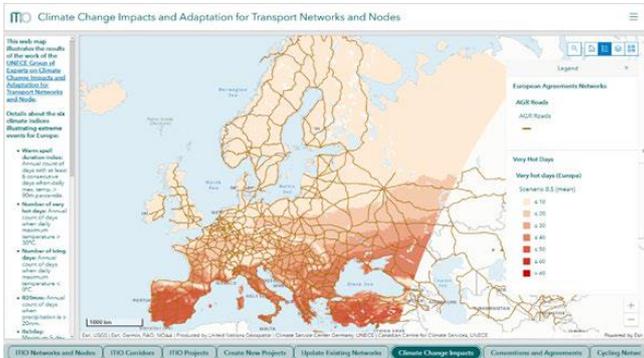
## F. eCPD — WP.30

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Цифровизация таможенной талонной книжки (eCPD)
<b>Тип инструмента:</b>	Онлайн-платформа — приложение
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>  	<p>Система «Carnet de Passages en Douane» (таможенная талонная книжка) — или система «CPD» — облегчает временный ввоз частных и коммерческих автотранспортных средств.</p> <p>Система CPD основана на двух международных конвенциях (Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года и Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года). В этих конвенциях, находящихся в ведении ЕЭК, участвуют в общей сложности 96 договаривающихся сторон, а внедрение системы и управление ею осуществляет Международная автомобильная федерация (ФИА) от имени сети CPD Международного туристического альянса (МТА)/ФИА и ее аффилированных членов.</p> <p>20 октября 2021 года ФИА и ЕЭК подписали меморандум о взаимопонимании (MoU), чтобы официально оформить свое сотрудничество по направлению цифровизации системы распределения CPD.</p> <p>Работа по цифровизации CPD продолжается, и оба секретариата совместно работают над определением высокоуровневой архитектуры будущей системы eCPD, включая концептуальные спецификации. Для содействия продвижению этой работы 14 декабря 2023 года и 21 марта 2024 года состоялись две сессии специальной неофициальной группы экспертов по цифровизации таможенных талонных книжек с участием экспертов из всех договаривающихся сторон обеих конвенций, делегатов WP.30, а также экспертов от других инициатив по цифровизации. На этих совещаниях были определены основные направления работы, в частности сфера применения будущей системы и сфера действия электронных CPD. По итогам проделанной работы WP.30 на своей сто шестьдесят седьмой сессии рекомендовал создать официальную группу экспертов по данной теме, и это предложение вынесено на рассмотрение КВТ в рамках пункта 5 а) повестки дня.</p>
<b>URL:</b>	<a href="https://carnetdepassage.org/">https://carnetdepassage.org/</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2025–2026 годы
<b>Разработчики инструмента:</b>	ФИА — Отдел устойчивого транспорта

## G. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры — WP.5

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)
<b>Тип инструмента:</b>	Географическая информационная система (ГИС)
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>	<p>Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры является инициативой Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и Исламского банка развития (ИБР). Центр мониторинга — это многосторонняя веб-платформа ГИС, на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ.</p> <p>Три вида услуг:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) электронное хранилище конвенций ЕЭК по внутреннему транспорту, результатов проектов и результатов деятельности назначенных групп экспертов;</li> <li>b) содействие устойчивой региональной и межрегиональной связанности: Центр мониторинга предоставляет всем региональным и межрегиональным организациям возможность создавать свои собственные карты, иллюстрирующие их инициативы, коридоры, проекты, отчеты и исследования в области транспортной инфраструктуры, а также все, что они считают полезным для целей дальнейшего улучшения региональной связанности;</li> <li>c) финансирование транспортной инфраструктуры: Центр мониторинга выполняет функции рынка для финансирования транспортной инфраструктуры, обеспечивая электронное взаимодействие между многосторонними банками развития (МБР) и правительствами. Правительства могут загружать свои проекты в области транспортной инфраструктуры, нуждающиеся в финансировании, а также выбирать, к каким МБР они хотят обратиться.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ МЦМТИ содержит данные по 79 государствам — членам Организации Объединенных Наций, которые к 2025 году будут дополнены данными по еще 27 государствам — членам Организации Объединенных Наций. В настоящее время им пользуются около 30 аккредитованных пользователей из государственных учреждений, региональных организаций и многосторонних банков развития. ЕЭК и ИБР подготовили рекламный ролик о МЦМТИ, который размещен <a href="#">в сети Интернет</a>.</li> <li>▪ В настоящее время ведется подготовка внебюджетного проекта по последующей деятельности в рамках МЦМТИ, направленной на совершенствование МЦМТИ и расширение его функциональных возможностей и географического охвата.</li> </ul>
<b>URL:</b>	<a href="http://itio-gis.org">itio-gis.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2022 год
<b>Разработчики инструмента:</b>	Отдел устойчивого транспорта/внешние консультанты

## Н. Инструмент «Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним» — WP.5 (группа экспертов)

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Инструмент «Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним»
<b>Тип инструмента:</b>	Географическая информационная система (ГИС)
<b>Описание инструмента:</b>	<p>Этот инструмент помогает анализировать возможные будущие последствия изменения климата для транспортных сетей. Используя этот инструмент, эксперты могут определить участки транспортных сетей, которые, по прогнозам, будут подвержены воздействию изменяющегося климата и предоставление услуг которыми может сократиться в будущем, если они не адаптируются к такому воздействию.</p> <p>Используя этот инструмент в его ГИС-среде, пользователи могут получить доступ к картам, на которых схемы транспортных сетей, а именно автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей, накладываются на схемы климатических прогнозов, связанных с изменением температуры и уровня осадков. Прогнозы были разработаны в сотрудничестве с партнерами. С помощью карт пользователи могут определить участки сетей, которые, по прогнозам, будут в наибольшей степени затронуты изменением условий. Эти участки сетей нуждаются в дополнительном анализе на предмет необходимости адаптации к будущим условиям, в которых им придется функционировать.</p> <p>В основе прогнозов лежат шесть показателей, которые относятся к конкретным опасностям, связанным с климатом и считающимся существенно важными для транспорта. На картах отражено увеличение или уменьшение количества дней, представляющих определенную опасность (например, очень жарких дней), ожидаемое в будущем периоде по сравнению с базовым периодом. Эти изменения представлены для различных климатических сценариев, в частности сценариев RCP2.6 и RCP8.5, с использованием как среднего значения, так и 90-го перцентиля.</p>
<b>URL:</b>	<a href="http://itio-gis.org">itio-gis.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2022 год
<b>Разработчики инструмента:</b>	Отдел устойчивого транспорта/внешние консультанты
	

## I. eCMR — Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной — SC.1

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	eCMR
<b>Тип инструмента:</b>	Будет определен позднее
<b>Описание инструмента:</b> 	<p>Электронная накладная eCMR основана на положениях Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (1956 год), и особенно на положениях Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной (2008 год).</p> <p>Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) Комитета по внутреннему транспорту, которая управляет Конвенцией КДПГ и уполномочена правительствами управлять протоколом, касающимся eCMR, решила учредить на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR для обсуждения и согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR.</p> <p>На своей восьмьдесят шестой сессии в феврале 2024 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) одобрил продление мандата GE.22, что предусматривает проведение, принимая во внимание бюджетные ограничения, до трех сессий в год длительностью до трех дней каждая, в целях выполнения возложенных на группу задач и представления SC.1 доклада на ее сто двадцатой сессии в октябре 2025 года. Этот запрос был также одобрен Исполнительным комитетом в марте 2024 года. В связи с загруженностью и бюджетными ограничениями секретариат смог организовать только одну сессию — седьмую сессию GE.22, состоявшуюся с 22 по 24 (первая половина дня) мая. Восьмую сессию планируется провести 5–7 мая 2025 года.</p>
<b>URL:</b>	—
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	—
<b>Разработчики инструмента:</b>	—

## J. Инструмент «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ)» — WP.5

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	Инструмент ПУСВТ (SITCIN)
<b>Тип инструмента:</b>	Веб-приложение
<b>Описание инструмента/ текущее состояние:</b>  	<p>Основная цель инструмента «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта» (ПУСВТ) заключается в том, чтобы позволить странам измерять степень связанности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры. Показатели связанности позволят правительствам анализировать и оценивать следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• достигнутый ими прогресс в реализации связанных с транспортом целей в области устойчивого развития и выполнении их обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 годов;</li> <li>• эффективность и действенность транспортных систем и уровень соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ, обеспечения понимания внутренних и трансграничных аспектов и повышения конкурентоспособности, безопасности, энергоэффективности и надежности транспортного сектора;</li> <li>• их усилия по применению правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся транспорта, и их работу по согласованию и стандартизации правил и документов, в том числе посредством осуществления международных конвенций по транспорту и транзиту и региональных/двусторонних соглашений.</li> </ul> <p>Было подготовлено 215 показателей, сгруппированных по трем видам внутреннего транспорта, трем компонентам устойчивости и 39 тематическим блокам.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ На данный момент сайт SITCIN.org используется семью государствами-членами, которые провели самооценку эффективности работы своих систем внутреннего транспорта (или их отдельных аспектов).</li> <li>▪ В 2024 году и начале 2025 года принимались меры по модернизации технического интерфейса сайта SITCIN.org, в том числе путем создания версий на русском и французском языках, которые позволят расширить географический охват этого инструмента. Кроме того, были разработаны дополнительные специализированные функции SITCIN.org, в частности позволяющие пользователям оценивать прогресс в конкретной области, например таможенного/пограничного контроля, либо в странах конкретного профиля, например РСНВМ.</li> </ul>
<b>URL:</b>	<a href="http://sitcin.org">sitcin.org</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2022 год
<b>Разработчики инструмента:</b>	Внешние консультанты/Отдел устойчивого транспорта

## К. Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19

<i>Обзор</i>	
<b>Название инструмента:</b>	<b>Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19</b>
<b>Тип инструмента:</b>	Веб-приложение
<b>Описание инструмента:</b>	<p>В феврале 2020 года ЕЭК в партнерстве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и партнерскими организациями создала Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19. С помощью этого инструмента выполнялся систематический сбор и отображение данных о состоянии внутренних грузоперевозок через пункты пересечения границ, включая политику и передовую практику. ЕЭК и ее партнеры проинформировали таможенные органы почти всех государств — членов Организации Объединенных Наций об этом инструменте и начали сбор их материалов, а также любой официальной, общедоступной информации, имеющей отношение к этой работе. Основное назначение Центра мониторинга — служить платформой для обмена информацией в целях содействия принятию решений о соответствующих мерах в отношении границ и облегчения перемещения грузов внутренним транспортом:</p> <p style="padding-left: 40px;">а) транспортный сектор получает информацию о мерах, введенных правительствами различных стран, которые адаптируют соответствующим образом свои маршруты/транспортные решения;</p> <p style="padding-left: 40px;">б) правительства получают информацию о передовой практике, внедренной правительствами других стран, которые обеспечивают открытость границ, облегчая перемещение потоков грузов и предотвращая распространение вируса.</p> <p>По состоянию на октябрь 2020 года Центр мониторинга — это платформа, позволяющая получать актуальную информацию о положении дел в 174 государствах — членах Организации Объединенных Наций, в том числе об их национальной практике и мерах, принятых в ответ на пандемию. За последние четыре месяца в Центре мониторинга было зарегистрировано 106 000 отдельных обращений из 207 стран и всех регионов мира.</p> <p>Последняя обновленная информация о Центре была представлена в июле 2023 года. Хотя обстановка на границах нормализовалась и никаких сбоев в работе в связи с COVID 19 не наблюдается, секретариат представил последние обновления и продолжает поддерживать Центр в рабочем состоянии, поскольку он является крайне надежным источником информации для проводимых во время пандемии тематических исследований/принимаемых мер, к которому можно обращаться в будущем.</p>
<b>URL:</b>	<a href="#">Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 Home - Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 - UNECE Wiki</a>
<b>Дата введения инструмента в действие:</b>	2020 год
<b>Разработчик инструмента:</b>	Секретариат МДП
<b>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК</b>	
<b>«Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК»</b>	
<p>Во время пандемии границы закрылись. Центр мониторинга помог тысячам пользователей получить информацию о текущем состоянии границ по каждому государству — члену Организации Объединенных Наций. Кроме того, страны использовали Центр мониторинга для того, чтобы учиться друг у друга и выявлять внедренную передовую практику.</p>	

### **III. Рассмотрение Комитетом**

2. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению и поддержать вышеуказанную деятельность и инициативы/инструменты договаривающихся сторон, WP.30, WP.5, SC.1 и секретариата МДП в области технологий информации и компьютеризации в 2024 году.

---