

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

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

План по программам на 2021 год**План по программам на 2021 год****Подпрограмма 2: Транспорт**

1. В декабре 2017 года на семьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи была принята резолюция [A/72/266](#) «Изменение парадигмы управления в Организации Объединенных Наций». В этой резолюции государства-члены утвердили предложение о переходе с двухгодичного бюджетного периода на годовой бюджетный период на экспериментальной основе начиная с бюджета по программам на 2020 год и просили Генерального секретаря провести анализ изменений в бюджетном цикле в 2022 году после завершения первого полного бюджетного цикла. Генеральная Ассамблея также постановила вновь рассмотреть вопрос о введении годового бюджета на своей семьдесят седьмой сессии с целью принять окончательное решение.

2. На основе этих инструкций, полученных от Контролера Организации Объединенных Наций, секретариат ЕЭК подготовил предлагаемый бюджет по программам на 2021 год для подпрограммы 2 (Транспорт) с целью представить его для получения замечаний Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) или его Бюро, а также Исполкому как часть предложения по бюджету ЕЭК. Измененный соответствующим образом сводный предлагаемый бюджет по программам ЕЭК будет впоследствии представлен Комитету по программе и координации и Консультативному комитету по административным и бюджетным вопросам на их сессиях в середине 2020 года. Сделанные ими выводы и рекомендации будут представлены Генеральной Ассамблее на ее семьдесят пятой сессии в 2020 году, когда она будет рассматривать предложенный Генеральным секретарем бюджет по программам на 2021 год.

3. Комитет, **возможно, пожелает отметить**, что информация, содержащаяся в настоящем документе, была рассмотрена Бюро КВТ на его сессии, которая состоялась 28–29 ноября 2019 года. Комитету **предлагается рассмотреть настоящий документ и представить свои замечания** по нему.



I. Цель

1. Цель, достижению которой способствует данная подпрограмма, заключается в совершенствовании системы устойчивого внутреннего транспорта на региональном и глобальном уровнях (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и интермодальных перевозок) таким образом, чтобы она стала более безопасной, экологически чистой, эффективной и доступной в финансовом плане как в сфере грузоперевозок, так и в сфере личной мобильности благодаря роли в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта.

II. Стратегия

2. Подпрограмма ЕЭК по транспорту реализуется в рамках программы работы, принятой Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ), благодаря его роли, закрепленной в Стратегии КВТ до 2030 года ([ECE/TRANS/288/Add.2](#)), в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному удовлетворению региональных и глобальных потребностей в области внутреннего транспорта. В частности, через посредство своих 20 рабочих групп и 14 административных комитетов, Комитета экспертов ЭКОСОС и более 50 официальных и неофициальных сетей, объединяющих около 6 000 зарегистрированных экспертов, она способствует созданию устойчивых транспортных систем на региональном и глобальном уровнях.

3. Основным компонентом работы в рамках этой подпрограммы является управление международной нормативно-правовой базой в области внутреннего транспорта, которая в настоящее время включает в себя 59 правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности, загрязнения, эффективности и действенности (нормативная функция), путем разработки новых и обновления существующих правовых документов, насколько это необходимо.

4. По просьбе государств-членов и Договаривающихся сторон подпрограмма осуществляет обслуживание институциональной платформы для национальных правительств и других ключевых заинтересованных сторон в сфере транспорта для сохранения этой нормативной базы, дополняя эту работу ведением диалога по вопросам политики, осуществлением аналитической работы, предоставлением технической помощи и осуществлением деятельности по наращиванию потенциала. Ожидается, что эта деятельность внесет вклад в осуществление таких комплексных направлений работы ЕЭК, как устойчивая мобильность и «умная» подключенность; устойчивое использование природных ресурсов; устойчивые и «умные» города; и мониторинг и измерение целей в области устойчивого развития.

5. Для содействия развитию устойчивых систем внутреннего транспорта на национальном, региональном и глобальном уровнях эта подпрограмма будет:

а) активизировать свою нормотворческую и регламентирующую деятельность в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту, обеспечивая, чтобы они отвечали современным требованиям и были открыты для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Ожидается, что эта деятельность поможет правительствам добиться прогресса в достижении целей в области устойчивого развития, прежде всего целей 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12 и 13;

б) обеспечивать, чтобы i) регулирующие функции не отставали от передовых технологий, лежащих в основе транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем, автономных транспортных средств и цифровизации; ii) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности; и iii) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;

в) служить платформой для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также

предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования на ежегодной сессии КВТ;

d) служить институциональной платформой для поддержки региональной и межрегиональной транспортной стыкуемости, разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров, что, как ожидается, приведет к более эффективным трансграничным потокам товаров и людей.

6. Ожидается, что эти меры позволят сделать системы внутреннего транспорта более безопасными, экологически чистыми, эффективными и доступными в финансовом плане для основных бенефициаров подпрограммы, которыми являются государства – члены ЕЭК и государства – члены Организации Объединенных Наций, являющиеся Договаривающимися сторонами конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту.

III. Выполнение программы в 2019 году: усиление сотрудничества в области безопасности дорожного движения, способствующего снижению уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий

7. С учетом недостаточного прогресса в достижении к 2020 году цели в области устойчивого развития, касающейся безопасности дорожного движения, в связи с растущей тенденцией к росту смертности на дорогах во всем мире в 2019 году в рамках этой подпрограммы был принят комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения, для того чтобы принести больше выгод основным бенефициарам. Этот подход включает в себя:

a) проведение информационно-пропагандистской деятельности в целях увеличения числа стран, присоединяющихся к конвенциям, о чем свидетельствуют три новых присоединения к основным конвенциям по безопасности дорожного движения, с целью поддержки усилий стран по созданию надежных национальных систем безопасности дорожного движения;

b) дальнейшее развитие международно-правовой базы и ее учет для производства и изготовления более безопасных транспортных средств. Об этом свидетельствует принятие 149 новых правил ООН в области транспортных средств и обновленных вариантов существующих правил, которые имеют обязательную юридическую силу и затрагивают производство транспортных средств по всему миру, оказывая таким образом непосредственное воздействие на безопасность дорожного движения. Особым случаем, имеющим стратегическое значение, является принятие Технической резолюции по высокоавтоматизированной системе вождения, которое, как ожидается, проложит путь к всесторонней разработке и внедрению передовых технологий в будущем;

c) работу над поправками к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), включая его дальнейшую глобализацию, которые облегчают присоединение стран к нему и способствуют снижению катастрофических рисков для безопасности дорожного движения;

d) Национальные обзоры состояния безопасности дорожного движения (ОСБД), которые систематически определяют потребности конкретных стран, поддерживая тем самым основанный на фактических данных общесистемный анализ, приоритизацию политики и высокоэффективные мероприятия. Об этом свидетельствуют рекомендации, вынесенные в Грузии, и (предстоящая) подготовка двух новых ОСБД в Эфиопии и Зимбабве; и

e) рабочие совещания по наращиванию потенциала, проведенные в шести странах с участием представителей 18 стран.

8. В целях ускорения процесса повышения безопасности дорожного движения во всем мире в рамках подпрограммы была мобилизована политическая и стратегическая поддержка в области обеспечения безопасности дорожного движения через посредство Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Новой вехой в 2019 году стало начало функционирования Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который принял все учредительные документы и приступил к финансированию проектов по обеспечению безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода.

Прогресс в достижении цели и показатели результативности

9. Эта работа способствовала созданию более безопасной транспортной системы, о чем свидетельствует продолжающееся уменьшение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК: с 154 000 в 2000 году до примерно 105 000 в 2017 году, т. е. на 2,4% по сравнению с 2016 годом. Данные за 2018 год уже имеются по 22 странам, в подавляющем большинстве которых, а именно в 16 странах, наблюдается дальнейшее снижение этого показателя, в результате чего общее уменьшение средневзвешенного показателя за 2018 год составит по сравнению с 2017 годом 5,4%.

Показатели результативности



IV. Выполнение программы в 2019 году в сравнении с намеченным результатом

10. Запланированный результат на 2019 год, а именно «Укрепление нормативно-правовой базы международных наземных перевозок, транспортной инфраструктуры, упрощения процедур пересечения границ, перевозки опасных грузов, конструкции транспортных средств и других транспортных услуг», о котором говорится в предлагаемом бюджете по программам на двухгодичный период 2018–2019 годов, был достигнут, о чем свидетельствуют: а) 149 принятых новых правил в области транспортных средств и поправок к ним. Эти нормативные изменения имеют обязательную юридическую силу и затрагивают производство транспортных средств по всему миру, оказывая таким образом непосредственное воздействие на безопасность дорожного движения и состояние окружающей среды. О глобальном использовании этих правил расширенным автомобильным сектором (правительствами, межправительственными организациями (МПО), неправительственными организациями (НПО), промышленностью и научными кругами) свидетельствует 3,94 млн поисковых запросов, что эквивалентно 10 800 посетителям веб-сайта в день, в результате чего ежегодно загружается

340 000 документов (правила ООН или глобальные технические правила ООН); b) шесть международно-правовых документов, приведенных в соответствие с последним пересмотренным изданием Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов. Оказываемое воздействие иллюстрирует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), которое регулирует транснациональные перевозки опасных грузов, обеспечивая тем самым их безопасность. Широкое использование ДОПОГ подтверждается тем фактом, что издание ДОПОГ дает примерно 18% общего дохода от публикаций Организации Объединенных Наций, достигая примерно 1 млн долл. США за издание.

V. План по программам на 2021 год: совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей более безопасные, экологически чистые и эффективные системы внутреннего транспорта

11. В выводах Доклада о Целях в области устойчивого развития за 2017 год отмечается, что, несмотря на значительный прогресс, достигнутый за последнее десятилетие во всех областях развития, прогресс недостаточен для полного выполнения поставленных задач, предусмотренных Целями устойчивого развития, к 2030 году. Наглядной иллюстрацией является безопасность дорожного движения: в 2018 году Генеральная Ассамблея пришла к выводу, что задача 3.6 целей в области устойчивого развития – к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий – не будет выполнена. Несмотря на глобальные усилия, включая общие улучшения в регионе ЕЭК, факты свидетельствуют о том, что задача 3.6 действительно не будет решена в глобальном масштабе.

Внутренний вызов и реагирование на него

12. Вызов для этой подпрограммы заключается в том, чтобы ускорить расширение ее географического охвата и активизировать усилия, нацеленные на то, чтобы осуществляемые в ее рамках мероприятия приносили дополнительную пользу другим регионам в их собственных усилиях по следующим направлениям: снизить уровень смертности на дорогах, составляющий 1,35 млн человек в год; повысить экологичность систем внутреннего транспорта, в том числе в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов; и повысить эффективность и стыкуемость, в том числе благодаря внедрению цифровых технологий и переходу на электронный документооборот на транспорте. В рамках подпрограммы предполагается осуществить эти планы в рамках реализации *Стратегии КВТ на период до 2030 года*, принятой в 2019 году, путем, среди прочего, поощрения участия стран, расположенных за пределами региона ЕЭК ООН, в деятельности КВТ и его вспомогательных органов расширения масштабов информационно-просветительской деятельности и деятельности по наращиванию потенциала, в том числе посредством налаживания партнерских связей с учреждениями системы Организации Объединенных Наций и внешними заинтересованными сторонами, а также участия в региональных и глобальных инициативах. В то же время подпрограмма сталкивается с вызовами в области ресурсов, связанных и не связанных с должностями, для удовлетворения новых потребностей государств-членов, включая: а) новые возникающие области, такие как нормативно-правовая работа в области автоматизированных/автономных транспортных средств, цифровизации и интеллектуальных транспортных систем; б) серьезный вызов в области безопасности дорожного движения, который требует от подпрограммы активизации ее международной нормативно-правовой работы и оказания государствам-членам помощи в осуществлении правовых документов Организации Объединенных Наций; в) техническую поддержку Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций; г) постоянно растущее число потенциальных, новых и существующих Договаривающихся сторон, чьи растущие потребности в

поддержке в период присоединения к правовым документам и/или осуществления правовых документов, находящихся в ведении этой подпрограммы, нуждаются в обслуживании.

Ожидаемый прогресс в достижении цели и показатели результативности

13. Данные свидетельствуют о том, что страны, присоединившиеся к большому числу конвенций и соглашений, демонстрируют, к примеру, более высокие показатели безопасности дорожного движения благодаря юридически обязательному характеру и разработанным передовым методам применения этого правового документа, которые, в свою очередь, вызывают благоприятные изменения на национальном уровне. При их агрегировании присоединения отдельных стран создают более согласованную на национальном и международном уровнях нормативно-правовую базу, которая способствует развитию устойчивых внутренних транспортных систем. Как показано на рисунке, общее число Договаривающихся сторон (1 764) правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу охвата данной подпрограммы, достигло достойного уровня и постоянно растет. Однако оно остается недостаточным по сравнению с потребностью в более высокой степени унификации и в устойчивых системах внутреннего транспорта. Таким образом, ожидаемым результатом усиления роли подпрограммы в оказании поддержки развитию устойчивых систем внутреннего транспорта на международном уровне станет укрепление нормативно-правовой базы для устойчивого внутреннего транспорта. Подтверждением достижения этого результата будет присоединение новых стран из разных регионов мира к конвенциям и соглашениям, в особенности стран, расположенных за пределами региона ЕЭК. Как показано на рисунке, в 2019 году 148 государств – членов Организации Объединенных Наций, в том числе 92 государства, не являющиеся членами ЕЭК, являлись Договаривающимися сторонами по крайней мере одной конвенции, находящейся в ведении данной подпрограммы. В 2018 году Кабо-Верде и Оман впервые стали Договаривающимися сторонами, присоединившись соответственно к конвенциям по безопасности дорожного движения и об облегчении пересечения границ. В том же году Нигерия стала Договаривающейся стороной пяти основных конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. В 2019 году Мьянма впервые стала Договаривающейся стороной, присоединившись к двум основным конвенциям по безопасности дорожного движения. Ожидаемый результат будет свидетельствовать о достигнутом в 2021 году прогрессе в коллективном достижении цели подпрограммы.

Показатели результативности



VI. Решения директивных органов

14. Работа в рамках данной подпрограммы по-прежнему осуществляется в соответствии со всеми предоставленными ей мандатами. Ниже приводится перечень решений директивных органов:

Резолюции Генеральной Ассамблеи

58/9	Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения
68/269	Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
69/137	Программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов
69/213	Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития
70/197	На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров
70/217	Последующая деятельность по итогам второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю
72/212	Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития
72/271	Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
73/243	Последующая деятельность по итогам второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю

Резолюции Экономического и Социального Совета

1999/65	Преобразование Комитета экспертов по перевозке опасных грузов в Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции
2013/7	Постоянно действующая связь Европа–Африка через Гибралтарский пролив
2019/7	Работа Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции

Решения Европейской экономической комиссии

ECE/AC.21/2014/2	Доклад о работе четвертой сессии Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья
------------------	--

ECE/TRANS/224	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят четвертой сессии («"Дорожная карта" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы»)
ECE/TRANS/236	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят пятой сессии (Совместная декларация о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права; и Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей)
ECE/TRANS/248	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят седьмой сессии
ECE/TRANS/254	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят восьмой сессии
ECE/TRANS/270	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят девятой сессии (Резолюция министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности»)
ECE/TRANS/274	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его восьмидесятой сессии
ECE/TRANS/288	Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его восемьдесят первой сессии (Резолюция министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте». Резолюция № 265 КВТ «Содействие развитию внутреннего водного транспорта»)
ECE/TRANS/288/ Add.2	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года
ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2018/8/Rev.1	Декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте»
B (66)	Утверждение Женевской хартии Организации Объединенных Наций об устойчивом жилищном хозяйстве

Решения, принятые договорными органами в рамках соглашений Организации Объединенных Наций, касающихся транспорта

E/ECE/TRANS/505/ Rev.3	Соглашение 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций
ECE/RCTE/CONF/4	Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров

ECE/TRANS/132	Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах
ECE/TRANS/ADN/CONF/10/Add.1 и Corr.1	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125	Доклад Административного комитета Конвенции МДП 1975 года о работе его шестьдесят первой сессии (приложение II «Совместное заявление о компьютеризации процедуры МДП»)

VII. Результаты

15. Мандаты обеспечивают нормативную основу для достижения результатов. В таблице 20.1 перечислены с разбивкой по категориям и подкатегориям все запланированные на период 2019–2021 годов результаты, которые содействовали и, как ожидается, будут содействовать достижению цели, изложенной выше.

Таблица 20.1

Подпрограмма 2: итоговые показатели за период 2019–2021 годов с разбивкой по категориям и подкатегориям

Результаты	2019 год	2019 год	2020 год	2021 год
	(план)	(фактические)	(план)	(план)
Количественные результаты				
А. Поддержка межправительственного процесса и экспертных органов				
Документация для заседающих органов	1 515	1 507	1 660	1 514
1. Документация для заседающих органов Комитета по внутреннему транспорту	1 320	1 312	1 331	1 319
a. Комитет по внутреннему транспорту	31	31	31	31
b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств	837	837	840	840
c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	33	33	33	33
d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов	214	214	214	214
e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта	25	17	32	20
f. Рабочая группа по статистике транспорта	14	14	14	14
g. Рабочая группа по автомобильному транспорту	9	9	10	10
h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения	16	16	16	16
i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту	12	12	12	12
j. Рабочая группа по смешанным перевозкам и логистике	11	11	11	11
k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту	47	47	47	47
l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом	71	71	71	71
2. Документация для заседающих органов Экономического и Социального Совета	190	190	324	190
a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	1	1	5	1
b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов	157	157	257	157

<i>Результаты</i>	<i>2019 год (план)</i>	<i>2019 год (фактиче- ские)</i>	<i>2020 год (план)</i>	<i>2021 год (план)</i>
c. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	32	32	62	32
3. Документация для заседающих органов Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	5	5	5	5
Основное обслуживание заседаний	354	368	373	364
4. Заседания Комитета по внутреннему транспорту	317	331	331	327
a. Комитет по внутреннему транспорту	16	16	16	16
b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств	111	111	111	111
c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	8	8	12	8
d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов	68	68	58	68
e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта	12	26	32	22
f. Рабочая группа по статистике транспорта	6	6	6	6
g. Рабочая группа по автомобильному транспорту	6	6	6	6
h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения	14	14	14	14
i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту	6	6	6	6
j. Рабочая группа по смешанным перевозкам и логистике	6	6	6	6
k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту	18	18	18	18
l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом	46	46	46	46
5. Заседания Экономического и Социального Совета	35	35	40	35
a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	0	0	1	0
b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов	25	25	29	25
c. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции	10	10	10	10
б. Заседания в рамках Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	2	2	2	2
В. Получение и передача знаний				
Проекты технического сотрудничества	2	2	2	2
7. Проект Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)	1	1	1	1
8. Проект Трансьевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)	1	1	1	1
Семинары, рабочие совещания, стипендии и подготовка кадров	11	11	13	13
9. Рабочие совещания для государственных должностных лиц и других заинтересованных сторон в регионе ЕЭК и в странах, являющихся Договаривающимися сторонами правовых документов, относящихся к компетенции Комитета по внутреннему транспорту, по следующим темам: интеллектуальные транспортные системы; статистика транспорта и тенденции в области транспорта; вопросы, касающиеся автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта и интермодальных перевозок; соглашения и правила в области транспортных средств	7	7	9	9
10. Семинары для национальных координаторов, экспертов, сотрудников таможенных органов и транспортной отрасли по Конвенции МДП и проектам Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг и Трансьевропейской железнодорожной магистрали	4	4	4	4

<i>Результаты</i>	<i>2019 год (план)</i>	<i>2019 год (фактиче- ские)</i>	<i>2020 год (план)</i>	<i>2021 год (план)</i>
Публикации	14	14	13	12
11. Публикации по перевозке опасных грузов и специальных грузов	4	4	3	3
12. Публикации по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов	0	0	0	1
13. Публикации по облегчению процесса организации перевозок	3	3	0	1
14. Публикации по экологичным и безопасным перевозкам и сквозным вопросам	4	4	8	5
15. Публикации по правилам в области транспортных средств	1	1	1	1
16. Публикации по статистике	2	2	1	1
Технические материалы	2	2	2	2
17. Фактологический бюллетень «Что вы должны знать о шинах»	1	1	0	0
18. Фактологический бюллетень «Что вы должны знать о ремнях безопасности»	0	0	1	0
19. Фактологический бюллетень «Что вы должны знать о современных системах помощи водителю» (ССПВ)	0	0	0	1
20. Статистика транспорта: страновые обзоры	1	1	1	1
Неколичественные результаты				
С. Основные результаты				
<ul style="list-style-type: none"> • Консультации, консультативная помощь и информационная деятельность: набор консультационных услуг для Договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, находящихся в ведении ЕЭК, в связи с правовыми документами, касающимися внутреннего транспорта, облегчения процесса организации перевозок, пересечения границ, безопасности дорожного движения, конструкции транспортных средств, перевозки опасных грузов и других специальных грузов. • Базы данных и цифровые материалы по существу: обновление и обслуживание международного банка данных МДП, который включает в себя перечень транспортных компаний, уполномоченных использовать систему МДП, онлайн-реестр устройств наложения таможенных пломб и таможенных печатей, перечень таможенных учреждений, функционирующих для МДП, и, возможно, свидетельства о допуске МДП; веб-сайты МДП и eTIR; сетевая база данных по стандартам инфраструктуры внутреннего водного транспорта; сетевая база существующих стандартов и параметров Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП); базы данных по транспортной статистике, дорожно-транспортным происшествиям, перевозке опасных грузов, перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, городскому транспорту, а также транспорту и окружающей среде; создание и обслуживание онлайн-Международного центра мониторинга железнодорожной безопасности; Электронная конвенция о дорожных знаках и сигналах (e-CoRSS); платформа электронного обучения по «умной» и устойчивой стыкуемости. 				
D. Результаты в области информирования широкой общественности				
<ul style="list-style-type: none"> • Информационно-просветительские программы, специальные мероприятия и информационные материалы: информационные материалы по правовым документам и мероприятиям в рамках подпрограммы. • Взаимодействие с третьими организациями и средствами массовой информации: годовая подборка пресс-релизов для подпрограммы. • Цифровые платформы и мультимедийные материалы: цифровые платформы и мультимедийные материалы по вопросам устойчивого транспорта и мобильности; обновление и ведение веб-сайта подпрограммы. 				