|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/2021/25 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General22 January 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 9 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы партнерских отношений
и технической помощи:**

**проект годового доклада о деятельности
вспомогательных органов Комитета в 2020 году**

 Проект годового доклада 2020 года Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

 Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

 I. Введение

1. 2020 год был ознаменован беспрецедентными вызовами и уникальными достижениями Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН.

2. Что касается проблем, то первым беспрецедентным вызовом в 2020 году стала глобальная пандемия COVID-19, которая повлияла на работу Отдела, затронув весь сектор внутреннего транспорта и связанные с ним отрасли, а также ограничив возможности Отдела по проведению совещаний и обработке текущих проектов. Вторая серьезная проблема — это глубокий кризис ликвидности для Организации Объединенных Наций, который по состоянию на момент выхода настоящей публикации все еще продолжается и который среди прочих проблем ограничил возможности Отдела по проведению заседаний и обеспечению синхронного перевода. Совокупное воздействие пандемии COVID-19 и кризиса ликвидности документально подтверждено в документе ECE/TRANS/2021/5.

3. Однако, несмотря на эти проблемы, Отдел сумел справиться с ними в этом беспрецедентном году. Хотя каждая страна боролась с пандемией самостоятельно, необходимость в продолжении международного сотрудничества в транспортном секторе сохранилась, и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН смог оказать помощь государствам-членам в решении вопросов, связанных с воздействием COVID-19 в нескольких областях.

4. В настоящем документе содержится отчет о достижениях Отдела устойчивого транспорта в 2020 году. В нем в соответствующих случаях задокументированы также случаи, когда Отделу удалось оказать помощь в решении проблем, связанных с воздействием COVID-19.

 II. Достижения Отдела устойчивого транспорта в 2020 году

5. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является платформой ООН для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному обеспечению глобальных и региональных потребностей на внутреннем транспорте. В течение последних 74 лет КВТ вместе со своими вспомогательными органами служил межправительственным форумом, в рамках которого ЕЭК ООН и государства — члены Организации Объединенных Наций собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества, а также ведения переговоров и принятия международных правовых документов по внутреннему транспорту.

6. В 2020 году секретариат занимался обслуживанием 20 рабочих групп, 14 административных комитетов и 6 групп экспертов, способствуя внесению поправок, присоединению к существующим 59 конвенциям/соглашениям ООН по внутреннему транспорту, находящимся в ведении ЕЭК ООН, и осуществлению этих конвенций/соглашений, протоколов и резолюций, а также подготовке новых конвенций/соглашений, протоколов и резолюций. Эти конвенции/соглашения охватывают вопросы безопасности, правил в области транспортных средств, перевозки опасных грузов и скоропортящихся пищевых продуктов, экологических характеристик, упрощения процедур пересечения границ и трансграничных инфраструктурных сетей и направлены на оказание нормативно-правовой поддержки странам в осуществлении ЦУР 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 16.

7. Уникальная роль и влияние Комитета наиболее наглядно проявляются в следующих трех ориентировочно сформулированных областях достижения результатов в 2020 году:

 A. Пленарная сессия Комитета по внутреннему транспорту
в 2020 году

8. Восемьдесят вторая сессия КВТ началась с политического сегмента высокого уровня на тему «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта», в котором приняли участие министры транспорта стран Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока, а также почти 400 участников из 72 стран, в том числе 36 стран, не являющихся членами ЕЭК, а также главы и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций и основных заинтересованных сторон, занимающихся внутренним транспортом.

9. В числе нескольких основных вопросов пленарной сессии можно отметить следующие наиболее важные моменты:

* принятие министрами и главами делегаций стран Африки, Азии, Европы, Ближнего Востока и Латинской Америки в конце сегмента высокого уровня по вопросам политики министерской декларации КВТ «Совершенствование решений в области внутреннего транспорта для реагирования на глобальные климатические и экологические вызовы: единый призыв к действиям»;
* высокоэффективные параллельные мероприятия, посвященные наиболее актуальным темам будущего в области мобильности и устойчивого развития:
* параллельное мероприятие КВТ на тему «Более безопасные и чистые подержанные автомобили», организованное ЕЭК ООН;
* параллельное мероприятие КВТ «Безопасность дорожного движения в период после Стокгольмского саммита», совместно организованное Европейским союзом (ЕС), ЕЭК ООН, Специальным посланником Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения и Фондом ООН по безопасности дорожного движения;
* параллельное мероприятие КВТ «Транспортная связанность региона Каспийского моря», организованное совместно правительствами Азербайджана и Туркменистана и ЕЭК ООН;
* параллельное мероприятие КВТ «Повестка дня на период до 2030 года для евразийских транспортных коридоров», совместно организованное ЕЭК ООН и Шанхайской организацией сотрудничества.

 B. Меры реагирования на кризис COVID-19 и поддержка государств — членов Организации Объединенных Наций и основных заинтересованных сторон в области транспорта

10. На своей восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года Комитет постановил провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы при поддержке заинтересованных правительств и ключевых заинтересованных сторон. Цель заключалась в развитии сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии. В ответ на эту задачу и по мере дальнейшего развития пандемии секретариат учредил неофициальную многопрофильную консультативную группу по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный вирусом COVID-19, первое виртуальное совещание которой состоялось 26 июня 2020 года, а второе — 8 сентября 2020 года в рамках тридцать третьей сессии WP.5. На основе материалов, полученных от правительств и других заинтересованных сторон в ходе заседаний многопрофильной консультативной группы, и руководящих указаний, полученных от WP.5 в сентябре 2020 года и Бюро КВТ на его сессии в ноябре 2020 года, секретариат подготовил рабочий документ, который был представлен Комитету по внутреннему транспорту для рассмотрения и возможного одобрения последующих шагов.

 C. Безопасность дорожного движения

11. Благодаря усилиям мирового сообщества и Организации Объединенных Наций по признанию недостатков и решению этой проблемы 2020 год был ознаменован тремя важными событиями. Во-первых, международное сообщество собралось на третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения (Стокгольм, 19–20 февраля 2020 года), с тем чтобы достичь глобального консенсуса на основе Стокгольмской декларации о продолжении международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения в период до 2030 года. Во-вторых, на своей восемьдесят второй сессии (Женева, 25–28 февраля 2020 года) КВТ принял действующие с 1 апреля 2020 года Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, в которых содержатся крайне необходимые указания и руководящие принципы для государств-членов в отношении путей систематического устойчивого повышения безопасности дорожного движения. В-третьих, 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию A/RES/74/299 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, положив начало второму Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения, поставив новые амбициозные цели и призвав разработать план действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия. В ходе всех трех знаковых событий была признана уникальная и крайне важная роль ЕЭК ООН и КВТ, а также его вспомогательных органов.

 III. Достижения Отдела устойчивого транспорта в 2020 году

 A. Годовая сессия Комитета по внутреннему транспорту

12. Сегмент высокого уровня по вопросам политики восемьдесят второй сессии КВТ был посвящен теме «Экологические вызовы устойчивому внутреннему транспорту». Обсуждения касались мер по адаптации к изменению климата, смягчения последствий выбросов и роли Комитета в использовании международного сотрудничества для борьбы с изменением климата. По окончании сегмента высокого уровня министры транспорта и высокопоставленные должностные лица со всего мира подписали декларацию, в которой они призвали к всеобщим действиям по ликвидации чрезвычайных ситуаций, связанных с климатом и окружающей средой. В [декларации](https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-2r.pdf) признается актуальность Комитета в качестве одного из основных механизмов международных усилий по поиску решений этих проблем и подчеркивается, что через посредство конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к его компетенции, КВТ является одним из ключевых участников деятельности по улучшению экологических показателей автомобильного транспорта, поддерживая переход на другие виды энергии в этом секторе и ускорение перераспределения перевозок в пользу более экологически чистых видов транспорта. Наиболее важный момент заключается в том, что в декларации сформулирован единый призыв к руководителям транспортной отрасли и глобальным инициативам к дальнейшему укреплению устойчивого развития транспорта во всем мире и активизации усилий для последовательного осуществления Парижского соглашения об изменении климата.

 B. Горизонтальная деятельность

 1. Фонд по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (ФБДООН)

13. С момента своего создания в апреле 2018 года Фонд по безопасности дорожного движения ООН (ФБДООН) обслуживается ЕЭК ООН. В 2020 году отмечается вторая годовщина ФБДООН. Основные результаты уже очевидны для пяти пилотных проектов ФБДООН, которые начали осуществляться в мае 2019 года в восьми странах: Египте, Кот-д'Ивуаре, Пакистане, Парагвае, Сенегале, Филиппинах, Эфиопии и Южной Африке с общим бюджетом 940 928 долл. США. В рамках этих проектов разрабатываются и реализуются правовые основы и политика, совершенствуются данные о смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и наращивается потенциал.

14. Еще десять высокоэффективных проектов были одобрены Руководящим комитетом в феврале 2020 года после проведения конкурса проектных предложений в 2019 году. Начало реализации этих проектов было запланировано на третий квартал 2020 года в 12 странах с низким и средним уровнем дохода на душу населения в целях устранения основных пробелов в их национальных системах обеспечения безопасности дорожного движения. Общий бюджет этих проектов, составляющий почти 4 млн долл. США, позволил значительно расширить географический и программный охват деятельности Фонда. Более подробную информацию о 15 проектах см. URL: <https://unece.org/projects-2>, а также Годовой отчет Фонда за 2019 год и информационные бюллетени. URL: <https://unece.org/un-road-safety-fund>.

15. 31 августа 2020 года государствами-членами была принята последняя резолюция Генеральной Ассамблеи ООН по повышению безопасности дорожного движения во всем мире (A/RES/74/299), призывающая к проведению второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и устанавливающая новую цель по снижению смертности и травматизма в два раза к 2030 году. Процесс подготовки проекта резолюции осуществлялся под руководством Российской Федерации с учетом ключевых элементов Стокгольмской декларации, которая стала итоговым документом третьей Министерской конференции по безопасности дорожного движения, организованной Швецией в феврале 2020 года. Эти мероприятия высокого уровня способствовали проведению кампаний и укрепили усилия правительств по обеспечению безопасности дорожного движения, несмотря на воздействие COVID-19.

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

16. В 2020 году работа секретариата в основном была сосредоточена на завершении подготовки к предстоящему пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, однако были также завершены несколько исследований, включая управляемую мобильность и инфраструктурный компонент генерального плана по поощрению велосипедного движения, которые окажут непосредственное влияние на развитие устойчивой мобильности. Пятое совещание высокого уровня ОПТОСОЗ запланировано на весну 2021 года.

17. В ответ на ситуацию с COVID-19 в апреле 2020 года ОПТОСОЗ создала специальную целевую группу по разработке рекомендаций в области экологически чистого и здорового устойчивого транспорта. Цель этой целевой группы — сформулировать для государств-членов рекомендации о том, как наилучшим образом перейти к устойчивым транспортным решениям в городских, пригородных и сельских районах, опираясь на уроки, извлеченные из воздействия COVID-19 на транспортный сектор. Эти рекомендации станут ключевой частью Венской декларации, которая готовится к пятому совещанию высокого уровня ОПТОСОЗ.

 C. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)

18. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) продолжает заниматься вопросами постоянного прямого и косвенного воздействия новых технологий на правила дорожного движения. Следует отметить, что в резолюции Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, принятой в августе 2020 года (A/RES/74/299), «с удовлетворением отмечается принятие под эгидой Европейской экономической комиссии резолюции Глобального форума по безопасности дорожного движения о внедрении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения». В контексте технологических изменений и правил дорожного движения Форум добивался устойчивого прогресса в разработке предложений по поправкам для согласования положений Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающихся огней и световой сигнализации. Он подробно также рассмотрел вопросы, касающиеся национальных и международных водительских удостоверений, таких как
элементы безопасности и цифровые (мобильные) водительские удостоверения. Кроме того, Форум провел предварительные обсуждения, посвященные средствам индивидуальной мобильности (например, электрическим скутерам). Вполне вероятно, что в ближайшем будущем вопросы микромобильности будут занимать более значительное место в работе WP.1. Наконец, Форум принял важное предложение о внесении поправок, которые, как ожидается, после их вступления в силу облегчат автоматизированное вождение в договаривающихся сторонах Конвенции о дорожном движении 1968 года.

 D. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

19. В 2020 году страны проявили большой интерес к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и двум протоколам к ней (Протоколу к КДПГ и Дополнительному протоколу к КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR)) в качестве основы договорной базы, регулирующей международную автомобильную перевозку грузов.

20. На сегодняшний день к КДПГ присоединились два государства, три государства — к Протоколу к КДПГ и шесть государств — к e-CMR. В последнем случае общее число договаривающихся сторон составляет 29, что более чем в два раза превышает число договаривающихся сторон с 2016 года.

21. Неофициальная группа экспертов SC.1 по e-CMR провела совещания для обсуждения и начала работы над документом для КВТ с подробным изложением исследований и других мер, рекомендованных для введения в действие e-CMR.

22. Секретариат принял участие в проекте Исламского банка развития по поощрению присоединения к e-CMR и его введения в действие в Азербайджане, Афганистане, Иране (Исламской Республике), Казахстане, Кыргызстане, Пакистане, Таджикистане, Туркменистане, Турции и Узбекистане.

23. SC.1 продолжала действовать в качестве региональной платформы для обмена информацией об «умных» дорогах и других аспектах цифровизации, в том числе об услугах и документах, связанных с автомобильным транспортом.

24. Наконец, одним из важных элементов работы SC.1 по-прежнему считается вопрос о периодичности работы и отдыха профессиональных водителей. Правительство Греции предложило внести поправку в статью 14 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), с тем чтобы предоставить Египту право присоединиться к нему. SC.1 и ее вспомогательный орган (Группа экспертов по ЕСТР) продолжили работу по согласованию режимов ЕСТР в договаривающихся сторонах — членах Европейского союза и в договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, после внедрения смарт-тахографов в Европейском союзе в июне 2019 года.

25. SC.1 предложила также продлить мандат Группы экспертов по ЕСТР до 30 июня 2023 года и поддержала продление срока действия Меморандума о взаимопонимании с Объединенным исследовательским центром (ОИЦ), в соответствии с которым ОИЦ признается компетентным органом ЕСТР для корневой сертификации и сертификации совместимости для договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, до 31 декабря 2022 года.

 E. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)

26. Опираясь на успехи, достигнутые в предыдущие годы, Рабочая группа по железнодорожному транспорту продолжала заниматься актуальными вопросами политики и регулирования в этом секторе. В ходе сессии Рабочей группы было проведено рабочее совещание на тему «Развитие международных пассажирских железнодорожных перевозок в контексте положений резолюции № 264 КВТ». Более 60 делегатов обменялись мнениями, передовым опытом и конкретными примерами того, как наилучшим образом развивать международные пассажирские железнодорожные перевозки, особенно в ситуации после COVID-19.

27. Ведется работа по обновлению Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), с тем чтобы облегчить его использование государствами-членами и стимулировать присоединение к нему большего числа стран. В этой связи для государств-членов было подготовлено руководство, которое облегчит присоединение к соглашению и его осуществление. В 2020 году 28-й договаривающейся стороной СМЖЛ стал Туркменистан.

28. В 2020 году начала свою работу Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. Группа работает над разработкой стандартов, которые упростят финансирование нового подвижного состава.

29. Была завершена работа над Конвенцией об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, которая была открыта для подписания. Эта Конвенция, ставшая уже
59-й конвенцией ЕЭК ООН, позволит облегчить международные пассажирские перевозки по сети железных дорог, что приведет к увеличению рыночной доли этого сектора и будет способствовать дальнейшему сокращению выбросов CO2 и достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития.

30. Значительный прогресс был достигнут в работе по проекту Трансъевропейской железнодорожной магистрали. Завершен второй этап Генерального плана строительства скоростных железнодорожных линий ТЕЖ. Эта работа позволит создать в регионе конкретный инструмент для оказания помощи государствам-членам в определении наиболее подходящих областей для инвестирования в скоростные железнодорожные сети.

 F. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)

31. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла добавление № 3 к третьему пересмотренному варианту Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е (Синяя книга) с обновленной информацией о водном пути категории Е 80-12 (река Сава) и поправкой к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей, содержащей обновленный перечень основных и стратегических узких мест на участках Дуная, Савы и Дравы.

32. В связи с целями 6, 9 и 14 в области устойчивого развития SC.3 и ее вспомогательные органы добились в 2020 году следующих результатов:

а) осуществление и обновление пятого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).
В 2020 году Группа экспертов по ЕПСВВП провела четыре совещания с целью согласования положений ЕПСВВП с правилами судоходства речных комиссий, международными стандартами и последними изменениями в этом секторе. Результаты этой работы были предварительно одобрены на пятьдесят шестой и пятьдесят седьмой сессиях Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), после чего SC.3 окончательно утвердила их в качестве поправки № 4;

b) что касается предотвращения загрязнения с судов внутреннего плавания, то SC.3 приняла обновленный перечень приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов на европейских внутренних водных путях, в качестве своей резолюции № 99, которая приведена в добавлении к приложению к резолюции № 21, пересмотр 2.

33. В рамках своей работы по обеспечению безопасности внутреннего судоходства SC.3 приняла поправку № 2 к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61), в которой содержатся положения о силовой электронике, обновления к добавлению 1 «Перечень европейских внутренних водных путей, географически разделенных на зоны 1, 2 и 3» и другие изменения, в качестве резолюции № 98.

34. В связи с целью 9 в области устойчивого развития по совершенствованию речных информационных служб в 2020 году SC.3 приняла:

а) пересмотренный Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 63) в качестве резолюции № 100;

b) пересмотренный Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к резолюции № 79) в качестве резолюции № 101; и

с) поправку к приложению к пересмотренной резолюции № 80.

 G. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

 1. Безопасность на внутреннем транспорте

35. 8 сентября 2020 года в связи с тридцать третьей сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) был проведен круглый стол на тему «Интеллектуальные транспортные системы и кибербезопасность».

36. Эксперты и участники обсуждений признали, что функциональные возможности транспортных систем, которые становятся все более цифровизированными, взаимосвязанными и автоматизированными, создают целый ряд новых рисков и угроз для безопасности интеллектуальных транспортных систем. Они согласились также с тем, что создание комплекса обязательных норм кибербезопасности потребует активного межправительственного диалога и политической воли, а также общего понимания существующих проблем, действий и векторов угроз и готовности к поиску соглашения о модели деятельности в области киберзащиты на внутреннем транспорте. Более подробная информация об этом мероприятии содержится в документе [ECE/TRANS/2021/16](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-16r.pdf). Со всеми выступлениями можно ознакомиться на [веб-странице ЕЭК ООН](https://unece.org/transport/events/round-table-intelligent-transport-systems-and-cyber-security).

 2. Неофициальная многопрофильная консультативная группа WP.5 по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19

37. Как указывалось ранее в докладе, в ответ на задачи, поставленные перед WP.5 Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии, и по мере дальнейшего развития пандемии секретариат учредил неофициальную многопрофильную консультативную группу по мерам реагирования транспорта на кризис, вызванный вирусом COVID-19, первое виртуальное совещание которой состоялось 26 июня 2020 года, а второе — 8 сентября 2020 года в рамках тридцать третьей сессии WP.5. На основе материалов, полученных от правительств и других заинтересованных сторон в ходе заседаний многопрофильной консультативной группы, и руководящих указаний, полученных от WP.5 в сентябре 2020 года и Бюро КВТ на его сессии в ноябре 2020 года, был подготовлен рабочий документ [ECE/TRANS/2021/4](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRANS-2021-4r.pdf). В докладе определен ряд уроков, извлеченных в ходе международных внутренних перевозок, а также в области таможенного и пограничного контроля. В докладе содержится также ряд возможных рекомендаций для рассмотрения и возможного одобрения КВТ.

 3. Городская мобильность

38. В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее тридцать второй сессии, секретариат организовал 9 сентября 2020 года круглый стол с участием экспертов по проблеме экономического анализа трансформации городских транспортных систем. В рабочем совещании приняли участие докладчики, которые рассказали об отдельных тематических исследованиях, а также представители директивных органов и академических кругов из различных групп стран, включая Соединенные Штаты Америки, Бельгию, Италию, Новую Зеландию, Российскую Федерацию и Швейцарию. Со всеми выступлениями можно ознакомиться на [веб-сайте ЕЭК ООН](https://unece.org/transporttrends-and-economics/workshop-economic-analysis-transformation-urban-transport-systems). Резюме выводов рабочего совещания содержится в документе [ECE/TRANS/2021/16](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-16r.pdf).

39. В начале рабочего совещания секретариат представил **Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности**. Данная публикация призвана помочь государствам-членам интегрировать цели в области транспорта, здравоохранения, поддержания качества жизни и охраны окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования. Руководство, подготовка которого была профинансирована правительством Российской Федерации, составлено при содействии WP.5 и Руководящего комитета ОПТОСОЗ. Оно имеется на английском и русском языках на [веб-сайте ЕЭК ООН](https://unece.org/transporttrends-and-economics/workshop-economic-analysis-transformation-urban-transport-systems).

 4. Евро-азиатские транспортные связи

40. Проект ЕЭК по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), который был начат в 2002 году, внес значительный вклад в превращение евро-азиатского внутреннего транспорта в реальность. Количество маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией резко возросло, поскольку за год объем контейнерных перевозок вырос почти на 30 процентов, достигнув в 2018 году 324 700 TEУ. В то же время общее время транзита сократилось более чем на 50 процентов.

41. 26 ноября 2020 года под эгидой WP.5, которая служит головным органом для работы ЕЭК ООН по введению в действие евро-азиатских транспортных коридоров, секретариат WP.5 и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) совместно провели виртуальный раунд «Консультаций о последующих шагах в деле введения в действие евро-азиатских транспортных коридоров».

42. В мероприятии приняли участие более 155 представителей из 32 стран региона ЕЭК ООН и других регионов, занимающихся управлением транспортными коридорами, а также специалисты-практики частного сектора, определяющие грузовые потоки и управляющие ими, независимые эксперты по управлению транспортными коридорами, исследователи и представители научных кругов. Со всеми выступлениями можно ознакомиться на [веб-сайте ЕЭК ООН](https://unece.org/transporttrends-and-economics/workshop-economic-analysis-transformation-urban-transport-systems).

43. Участники консультаций согласовали итоговый документ, включающий ряд выводов и рекомендаций. Резюме обсуждений содержится в документе [ECE/TRANS/2021/17](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-2021-17r.pdf).

 5. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

44. Признавая, что финансирование евро-азиатских транспортных связей
по-прежнему сопряжено с серьезными проблемами, ЕЭК берет на себя ведущую роль в создании международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры.

45. Центр мониторинга задуман как онлайн-платформа, с помощью которой а) государства могут найти все соответствующие данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры,
а b) финансовые учреждения могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и отбирать проекты для финансирования.

46. В 2020 году развитие центра достигло завершающей стадии:

• при поддержке старшего эксперта по ГИС были разработаны
карты ГИС, показывающие реально существующие инфраструктурные сети автомобильных, железнодорожных, внутренних водных путей и интермодальных перевозок;

• были подготовлены различные профили пользователей, например для организаций регионального сотрудничества, международных финансовых учреждений, правительств и широкой общественности, каждый из которых имеет доступ к конкретным, специализированным функциям платформы ГИС в соответствии со своими потребностями и ожиданиями.

47. Дата окончания проекта была продлена до марта 2021 года, после чего центр должен быть официально запущен.

 6. Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта

48. В настоящее время реализуется финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) проект под названием «Устойчивая связанность транспортной инфраструктуры и достижение целей устойчивого развития в области транспорта в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах». Этот проект, осуществляемый под руководством Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН при поддержке двух смежных региональных комиссий — ЭСКЗА и ЭКЛАК, направлен на разработку набора показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). На первом этапе данный проект на экспериментальной основе охватывает следующие страны: Грузию, Казахстан, Сербию, Иорданию и Парагвай.

49. В 2020 году эти показатели были опробованы для пяти стран эксперимента и на основе полученных отзывов еще более усовершенствованы и усилены. На нынешнем этапе для экспериментального применения и тестирования было разработано
более 220 показателей и субпоказателей, охватывающих автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и интермодальные перевозки, включая кластер показателей «готовности к пандемиям». Окончательный набор будет представлен на ежегодной сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта 2021 года.

 H. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6)

50. Публикация «Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки» была запланирована к выпуску к концу 2019 года. В этой публикации сравниваются статистические данные по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям в разных странах, а также таблицы, охватывающие инфраструктуру, транспортное оборудование, измерение показателей движения и транспорта. Эти данные крайне важны для понимания концепции устойчивого развития транспорта в целом в рамках Повестки дня в области развития до 2030 года, а представленные данные об объемах перевозок позволяют непосредственно измерять показатель 9.1.2 целей устойчивого развития, касающийся распределения перевозок по видам транспорта.

51. WP.6 продолжала укреплять свое место в качестве форума для обсуждения связанных с транспортом целей устойчивого развития в соответствии со стратегией КВТ до 2030 года. На июньском совещании 2020 года (в порядке исключения проходило виртуально и неформально):

• было продемонстрировано, что транспорт включен в добровольные национальные обзоры по целям в области устойчивого развития стран, с тем чтобы лучше понять, каким образом можно отслеживать процесс создания устойчивого транспорта на национальном уровне, и дать странам возможность использовать опыт друг друга;

• секретариат проинформировал о своем неофициальном руководстве по мониторингу показателя 9.1.2 целей устойчивого развития, касающегося распределения перевозок по видам транспорта, с тем чтобы страны могли учесть его в своих национальных отчетах о прогрессе в достижении целей устойчивого развития.

52. После оценки наличия данных в прошлом году секретариат опубликовал результаты экспериментального вопросника по статистике трамвайного сообщения и метро, предоставив данные по более чем 140 городам в регионе ЕЭК ООН, о которых ранее не сообщалось (отслеживание выполнения задачи 11.2 по использованию общественного транспорта для достижения целей устойчивого развития).

53. В связи с чрезвычайными изменениями в использовании транспорта, вызванными COVID-19, своевременная статистика перевозок имеет еще более важное значение. Секретариат решил создать вики-страницу, на которой будут собраны все известные на страновом уровне источники транспортных данных, что позволит директивным органам принимать решения на основе самой последней достоверной информации.

 I. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)

54. В 2020 году Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) оказывала поддержку в деле осуществления и обновления Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), которое призвано обеспечивать эффективную, безопасную перевозку охлажденных и глубокозамороженных пищевых продуктов с соблюдением гигиенических требований и при этом не причинять вреда здоровью человека. СПС способствует общему сокращению пищевых отходов из-за ненадлежащих условий перевозки. Миллионы тонн продуктов питания, которые уходят в отходы, способствуют глобальному потеплению, и являются причиной растрачивания весьма скудных и невозобновляемых ресурсов, таких как земля, вода и энергия, необходимых для производства продуктов питания, а также химических удобрений и пестицидов. Кроме того, отходы пищевых продуктов отрицательно влияют на продовольственную безопасность.

55. В 2020 году секретариат ЕЭК ООН подготовил пересмотренное сводное издание Соглашения СПС, которое вступило в силу 6 июля 2020 года и учитывает поправки, принятые в течение 2017–2018 годов.

 J. Перевозка опасных грузов, классификация опасности и маркировка химической продукции, включая работу органов ЭКОСОС, обслуживаемых Отделом устойчивого транспорта

56. Работа Отдела устойчивого транспорта по применению и созданию правовых актов и соответствующих рекомендаций ЭКОСОС по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, а также по классификации опасности и маркировке химической продукции способствует безопасному обращению с химической продукцией на протяжении ее жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование).

57. В 2020 году международно-правовые акты, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, были обновлены после включения в них положений, содержащихся в Типовых правилах (21-е пересмотренное издание) и СГС (8-е пересмотренное издание), подготовленных секретариатом ЕЭК.

58. Секретариат подготовил также 8-е пересмотренное издание «Руководства по испытаниям и критериям». Руководство дополняет национальные или международные правила, вытекающие из Типовых правил или СГС, и предусматривает методы испытаний и процедуры, которые должны использоваться компетентными органами и испытательными лабораториями во всем мире для классификации химической продукции в соответствии с Типовыми правилами и СГС.

59. Обновление международно-правовых документов было скоординировано соответствующими международными организациями для обеспечения того, чтобы с 1 января 2021 года их положения могли применяться одновременно ко всем видам транспорта следующим образом:

• для воздушного и морского транспорта — ИКАО и ИМО опубликовали обновленные варианты Технических инструкций ИКАО и МКМПОГ;

• для железнодорожного транспорта — ОТИФ опубликовала издание 2021 года Правил международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ);

• для автомобильного и внутреннего водного транспорта — ЕЭК ООН опубликовала издания 2021 года Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

60. Благодаря этим механизмам и усилиям по согласованию компании, страны, работники и потребители располагают последовательной и надлежащей информацией о химических веществах и товарах, которые они импортируют, производят, обрабатывают, транспортируют или используют, а также информацией об их физических опасностях, опасностях для здоровья человека и для окружающей среды на протяжении всего их жизненного цикла.

61. Отдел устойчивого транспорта обслуживает орган ЭКОСОС (Подкомитет экспертов по согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС)), занимающийся вопросами согласования во всем мире классификации и средств оповещения об опасных химических веществах.

62. На национальном уровне многие страны приняли национальные законы или стандарты, направленные на внедрение СГС или разрешающие ее применение. В других странах продолжается разработка или пересмотр национального законодательства, стандартов или руководящих принципов для ее введения.

63. В 2020 году:

• в Чили проект постановления о введении в действие 7-го пересмотренного издания СГС для промышленных химикатов находится на заключительной стадии рассмотрения с целью ее окончательного утверждения, и ее публикация в «Официальном вестнике» ожидается до конца 2020 года;

• в Колумбии проект резолюции Министерства труда о применении СГС на рабочем месте был открыт для общественных консультаций/комментариев до 30 апреля 2020 года;

• в Новой Зеландии 15 октября 2020 года руководящий орган Агентства по охране окружающей среды (АООС) подписал новый законодательный документ для принятия 7-го пересмотренного издания СГС путем инкорпорации на основании ссылки. Новый документ станет новой системой классификации опасности, которая заменит Закон о вредных субстанциях и новых веществах (НСНO) 1996 года и связанные с ним правила, действовавшие с 2001 года;

• 18 февраля 2020 года Европейская комиссия выпустила новый вариант документа по адаптации к техническому прогрессу (АТП) регламента по КМУ (классификация, маркировка и упаковка химической продукции) (Делегированный регламент Комиссии (ЕС) 2020/217), в соответствии с которым СГС внедряется во всех государствах — членах Европейского союза (ЕС) и Европейской экономической зоны (ЕЭЗ) (т. е. в общей сложности в 30 странах). Эти положения также действуют в Швейцарии, которая применяет СГС посредством Указа о химических веществах (SR 813.11), основанного на положениях регламента КМУ ЕС. В 14-м издании АТП к КМУ были рассмотрены, в частности, согласованные классификации по нескольким химическим веществам в соответствии с критериями СГС. Оно вступило в силу 1 апреля 2020 года;

• в Сербии принято постановление, устанавливающее перечень классифицированных веществ («Свод правил о перечне классифицированных веществ»), аналогичный перечню, содержащемуся в регламенте КМУ, соответствующем 13-му изданию АТП, который был издан 10 февраля 2020 года. Этот свод правил применим с 1 октября 2020 года. На основании регламента КМУ положения СГС действуют во всех странах ЕС и ЕЭЗ.
Страны-кандидаты на вступление в ЕС должны привести свое законодательство в рамках процесса присоединения в соответствие с законодательством ЕС;

• в марте 2020 года Вьетнам выпустил проект национального химического перечня (НХП). Перечень содержит результаты классификации СГС, перечни и списки регулируемых химических веществ в других странах/регионах, таких как Япония, Соединенные Штаты Америки и ЕС;

• 2 июня 2020 года в Республике Корея Министерство труда и занятости опубликовало для комментариев проект пересмотренных стандартов для классификации и маркировки, а также паспортов безопасности. Некоторые из поправок направлены на согласование стандартов с последними пересмотренными изданиями СГС;

• на Украине разрабатывается проект закона «О химической безопасности и защите», устанавливающий нормативно-правовую базу для регулирования химических веществ, который, как ожидается, будет распространен для публичных консультаций до конца 2020 года. Законопроект дополняется проектами технических регламентов «О безопасности химической продукции» и «О классификации опасности, предупреждающей маркировке и упаковке химической продукции», которые идентичны директивам ЕС, касающимся регистрации, оценки, разрешения и ограничения на использование химических веществ (REACH) и КМУ и таким образом направлены на внедрение СГС.

64. Подробная информация о внедрении СГС во всем мире компилируется секретариатом и публикуется на веб-сайте.

65. Что касается технических консультаций и экспертной помощи, то секретариату было предложено представить информацию:

• о СГС на вебинаре 22 сентября, организованном ЮНИДО и представителями промышленности в Колумбии;

• об обновлении 21-го пересмотренного издания Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов на онлайновом семинаре для региона Латинской Америки 7 мая; и

• о транспортировке водорода на Форуме по водородным инновациям, организованном ЕЭК ООН и Всемирным энергетическим советом 25 марта.

66. На своей сто седьмой сессии в ноябре 2019 года Рабочая группа по перевозкам опасных грузов просила секретариат подготовить сводный перечень всех принятых им поправок для вступления в силу 1 января 2021 года, с тем чтобы их можно
было изложить в официальном предложении в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ. Этот перечень был опубликован в феврале 2020 года в качестве документа ECE/TRANS/WP.15/249.

67. В связи с пандемией коронавируса (COVID-19) сто восьмая сессия Рабочей группы, первоначально намеченная на май 2020 года, была перенесена на 10–13 ноября 2020 года. Учитывая, что некоторые исправления к принятым проектам поправок и вытекающие из них проекты поправок были необходимы и что было бы слишком поздно обсуждать их на ноябрьской сессии, Председатель и заместитель Председателя Рабочей группы по перевозкам опасных грузов просили секретариат распространить их в виде исправления и добавления к документу ECE/TRANS/WP.15/249. В этих документах также содержатся исправления и поправки, предложенные Рабочей группой по резервуарам и Рабочей группой по стандартам Совместного совещания, которые провели виртуальные заседания. До опубликования эти документы были распространены на английском, русском и французском языках среди участников Рабочей группы в письменном виде, и участники Рабочей группы не высказывали никаких возражений.

68. Эта процедура соответствует процедуре внесения поправок в ДОПОГ. В протоколе о подписании ДОПОГ рекомендуется, чтобы до представления предлагаемые поправки к ДОПОГ или к приложениям к нему, сделанные в соответствии со статьей 14 (1) или статьей 13 (2) по мере возможности предварительно обсуждались на совещании экспертов договаривающихся сторон и в случае необходимости также экспертами как других упомянутых в статье 6 (1) Соглашения стран, так и международных организаций, указанных в статьи 14 Соглашения. Любая страна может предлагать поправки в соответствии с процедурой, изложенной в статье 14 ДОПОГ, даже если они предварительно не обсуждаются Рабочей группой. С учетом этих обстоятельств и после консультаций с секретариатом Председатель и заместитель Председателя пришли к выводу, что такой подход является наилучшим решением для обеспечения согласованности в рамках ДОПОГ и между МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ. Действительно, Комитет экспертов МПОГ также принял эти поправки и исправления в рамках своей процедуры переписки.

69. На своих тридцать шестой и двадцать четвертой сессиях в январе 2020 года Комитет по вопросам безопасности и Административный комитет ВОПОГ соответственно приняли предложения о поправках для вступления в силу 1 января 2021 года, включая поправки, направленные на согласование положений ВОПОГ с положениями ДОПОГ и МПОГ. Эти предложения о поправках были опубликованы в документе ECE/ADN/54.

70. В связи с пандемией COVID-19 тридцать седьмая и двадцать пятая сессии Комитета по вопросам безопасности и Административного комитета ВОПОГ, которые должны были состояться в августе 2020 года, были перенесены на январь 2021 года. Остающиеся предложения о поправках и исправлениях для согласования с ДОПОГ/МПОГ были приняты в рамках процедуры отсутствия возражений и опубликованы в документах ECE/ADN/54/Add.1 и ECE/ADN/54/Corr.1.

71. Председатель препроводил предложение по поправкам, содержащимся в документах ECE/TRANS/WP.15/249, -/249/Corr.1 и -/249/Add.1, договаривающимся сторонам через правительство своей страны для принятия в соответствии с процедурой, изложенной в статье 14 ДОПОГ (уведомление депозитария C.N.274.2020.TREATIES-XI.B.14). Ни одна из договаривающихся сторон ДОПОГ не высказала Генеральному секретарю никаких возражений. В соответствии с положениями статьи 14 (3) ДОПОГ предлагаемые поправки к приложениям А и В с внесенными в них поправками вступят в силу для всех договаривающихся сторон 1 января 2021 года с шестимесячным переходным периодом.

72. В связи с этим и по просьбе Рабочей группы секретариат опубликовал издание ДОПОГ 2021 года. Это пересмотренное издание содержит новые и пересмотренные положения, некоторые из которых призваны привести его в соответствие с
21-м пересмотренным изданием Типовых правил для обеспечения согласованности с другими видами транспорта. ДОПОГ 2021 года будет также первым изданием ДОПОГ, в котором учтено символическое изменение названия Соглашения, вступающее в силу 1 января 2021 года. Стоит отметить, что после решения договаривающихся сторон слово «европейское» в этом новом издании опущено в знак признания глобального статуса ДОПОГ и в качестве призыва ко всем государствам — членам Организации Объединенных Наций присоединиться к Соглашению и в полной мере осуществлять его для продвижения вперед в выполнении задач в области безопасности дорожного движения, предусмотренных целями устойчивого развития.

73. В результате присоединения Узбекистана к ДОПОГ 24 января 2020 года число его договаривающихся сторон достигло 52 (включая 3 страны, не являющиеся членами ЕЭК ООН: Марокко, Нигерия и Тунис).

 K. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

74. В 2020 году Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) продолжила свои усилия по дальнейшему укреплению рамок для устойчивых интермодальных транспортно-логистических операций и стратегий в регионе ЕЭК ООН, а также расширению сотрудничества стран — членов ЕЭК ООН по вопросам интермодальных перевозок и логистики посредством обмена опытом и примерами передовой практики.

75. WP.24 признала, что 2020 год ознаменовался пандемией COVID-19, которая не только оказала огромное давление на системы здравоохранения и производственные мощности, но в результате ограничений на передвижение и закрытия границ привела к нарушению международных перевозок предметов первой необходимости между странами — членами ЕЭК ООН, особенно на первом этапе реагирования на пандемию. WP.24 предупредила о мерах по восстановлению в связи с COVID-19, которые подрывают конкурентоспособность интермодальных перевозок, поскольку такие меры замедлят преобразование транспорта в более устойчивую систему.
WP.24 признала, что пандемия убедила правительства в необходимости оцифровки транспортных документов. Цифровизация должна стать составной частью весьма необходимого процесса оптимизации перевозок в отношении как эксплуатационной деятельности, так и инфраструктуры.

76. WP.24 продемонстрировала такие процессы оптимизации в недавно разработанном Руководстве по национальным генеральным планам в области интермодальных перевозок и логистики. В Руководстве отмечены роль, которую сектор грузового транспорта и логистики играет в развитии национальной экономики, а также действия в поддержку устойчивого развития сектора.

77. WP.24 работала над решениями, направленными на повышение устойчивости городского грузового транспорта и логистики. По всей видимости, одной из весьма перспективных концепций, которая может способствовать преобразованию логистического сектора и облегчить городскую логистику, является физический интернет для логистики.

 L. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

 1. Автоматизация транспортных средств

78. После реструктуризации WP.29 в июне 2018 года в целях выполнения решения № 19 КВТ от 2018 года и создания Рабочей группы по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) ориентиром
для работы в области автоматизированных транспортных средств стал
рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1), одобренный КВТ на его восемьдесят второй сессии.

79. Первый набор правил ООН, касающихся автоматизированных транспортных средств, который был утвержден на сессии WP.29 в июне 2020 года, вступил в силу 22 января 2021 года. В число этих новых правил ООН входят не только Правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения (первое практическое применение автоматизации транспортных средств, соответствующей уровню 3 САЕ), но и правила № 155 и № 156 ООН, касающиеся кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения соответственно. Эти новые правила ООН касаются безопасности и надежности автоматизированных транспортных средств с учетом требований, предъявляемых к эффективности и технологической нейтральности.

 2. Соглашение 1958 года

80. В дополнение к трем новым правилам ООН, касающимся автоматизированных транспортных средств, вступили в силу два новых правила ООН, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

a) Правила № 153 ООН, касающиеся целостности топливной системы и безопасности электрического силового агрегата в случае удара сзади, — в 2020 году; и

b) Правила № 154 ООН, касающиеся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), — 22 января 2021 года.

81. В 2020 году WP.29 принял еще два свода новых правил ООН, направленных на защиту уязвимых участников дорожного движения. В уже существующие правила ООН были внесены 96 поправок, что позволило привести эти правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. Новые Правила № 158 ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом и механических транспортных средств в отношении предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства, и новые Правила № 159 ООН, касающиеся системы предупреждения при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2020 года и вступят в силу в июне 2021 года.

82. Поскольку финансирование для хостинга ДЕТА в ЕЭК ООН не удалось обеспечить ни за счет средств из регулярного бюджета, ни за счет внебюджетных ресурсов, WP.29 выражает признательность Германии, которая в настоящее время на врéменной основе размещает эту систему у себя. WP.29 продолжает рассматривать вопрос о поиске возможных устойчивых решений для финансирования хостинга ДЕТА.

83. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля, посвященного декларации о соответствии. Отраслевые ассоциации — Международная организация предприятий автомобильной промышленности, Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей и Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес — подтвердили свое намерение финансировать разработку модуля, касающегося индивидуального идентификатора, в связи с чем необходимо будет урегулировать текущие договорные вопросы при возможном участии секретариата.

 3. Соглашение 1997 года

84. На сто восемьдесят второй сессии WP.29 в резолюцию СР.6, касающуюся требований в отношении испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также надзора за работой испытательных центров, были внесены поправки, связанные с включением элементов для обеспечения соблюдения положений, касающихся пригодности к эксплуатации и экологических характеристик транспортных средств, находящихся в эксплуатации, на основе руководящих принципов проведения технических осмотров на дорогах.

85. Эти руководящие принципы охватывают, в частности, инновационные подходы к выбору транспортных средств, подлежащих контролю на дорогах. Они могут распространяться на такие элементы, как дистанционное зондирование с целью определения загрязняющих веществ, температуры тормозов или нагрузки на ось, а также такие интеллектуальные подходы, как составление профилей рисков операторов, и помогут снизить административную нагрузку и затраты как для операторов, имеющих хорошие показатели, так и для инспектирующих органов.

 4. Соглашение 1998 года

86. В 2020 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми Глобальными техническими правилами (ГТП ООН) № 21, касающимися определения
мощности электрифицированных транспортных средств, которые были приняты Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года на его сессии в ноябре 2020 года.

87. В течение 2020 года было принято восемь поправок к глобальным техническим правилам № 3 (торможение мотоциклов), 6 (безопасные стекловые материалы), 7 (подголовники), 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности), 16 (шины), 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) и 19 (испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности). Это позволит привести ГТП ООН в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие требования, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

 5. Связь с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

88. Присоединение к соглашениям Организации Объединенных Наций в области транспортных средств и соблюдение прилагаемых к ним правил ООН, предписаний ООН и ГТП ООН могут способствовать прогрессу в решении задач 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 и 13.2 целей устойчивого развития.

 6. COVID-19 и последствия финансового кризиса Организации Объединенных Наций

89. Пандемия COVID-19 и финансовый кризис Организации Объединенных Наций серьезным образом повлияли на работу WP.29 и его вспомогательных органов. После сессии WP.29 в марте 2020 года проведение очных сессий стало невозможным, а предоставление услуг по обеспечению синхронного перевода для виртуальных совещаний началось только в конце июня 2020 года, причем в весьма ограниченном объеме. Кроме того, чтобы обеспечить участие делегатов со всех континентов, время проведения сессий пришлось ограничить началом второй половины дня. Это сузило возможности для организации сессий, например, продолжительность сессии WP.29 в июне 2020 года была ограничена двумя часами, в связи с чем повестку дня пришлось сократить до необходимого минимума, с тем чтобы обеспечить возможность для принятия решений/голосования. Кроме того, Отдел обслуживания конференций ЮНОГ не обеспечил синхронный перевод ряда сессий его вспомогательных органов, из-за чего эти сессии не считаются официальными. Помимо этого, необходимость соблюдения процедур отсутствия возражений, введенных Исполкомом, привела к значительному увеличению административного бремени.

 M. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)

90. В области облегчения пересечения границы основное внимание в 2020 году было уделено предстоящей компьютеризации процедуры eTIR МДП. Первый значительный шаг был достигнут в феврале 2020 года, когда Административный комитет МДП принял обширный пакет предложений по поправкам, включив eTIR в юридический текст Конвенции МДП (1975 год), в частности в новое приложение 11. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций в своем качестве депозитария распространил предложения по поправкам для их принятия всеми договаривающимися сторонами МДП. Если до 25 февраля 2021 года возражений не поступит, то предложения вступают в силу 25 мая 2021 года. Для поддержки и облегчения внедрения eTIR секретариат МДП участвовал в ряде важных мероприятий, таких как, среди прочего, продолжение осуществления пилотных проектов eTIR между странами (Азербайджан, Грузия, Иран (Исламская Республика) и Турция) и подготовка обширного технического руководства (спецификации eTIR) для оказания помощи заинтересованным странам в подключении к так называемой «международной системе eTIR», целью которой является обеспечение безопасного обмена данными между национальными таможенными системами и предоставление таможенным органам возможности управлять данными о гарантиях, выданных в рамках гарантийных цепочек уполномоченным держателям книжек МДП.

91. 7 апреля 2020 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН направила всем договаривающимся сторонам Конвенции МДП письмо с предложением связаться с секретариатом МДП в случае их заинтересованности в подключении своей национальной таможенной системы к международной системе eTIR в рамках подготовки к вступлению в силу приложения 11. Об интересе к такому проекту подключения заявили следующие страны: Азербайджан, Армения, Грузия, Израиль, Индия, Иран (Исламская Республика), Катар, Ливан, Марокко, Пакистан, Республика Молдова, Тунис, Турция, Украина и Черногория, — которые либо запросили дополнительную информацию, либо выразили желание начать проект по подключению. Секретариат работает с Европейской комиссией и некоторыми государствами — членами Европейского союза над проверкой концепции
НКТС[[2]](#footnote-2)–eTIR в целях выявления наиболее эффективного метода подключения таможенных администраций Европейского союза к международной системе eTIR.

92. В начале кризиса COVID-19 секретариат при поддержке других региональных комиссий и частного сектора создал Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19, в который поступает информация почти от всех государств — членов Организации Объединенных Наций. С момента своего создания 18 марта 2020 года Центр мониторинга стал единственным источником во всем мире, как в системе Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами, который ежедневно предоставляет обновленную информацию о положении дел с пересечением границ внутренним транспортом. С момента учреждения Центра его веб-страницу просмотрели более 110 000 раз, при этом в апреле и мае пиковые показатели составляли более 2000 просмотров отдельных страниц в день. Была собрана и представлена обновленная информация по 174 государствам — членам ООН. Официальную поддержку Центру оказывают Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Всемирная таможенная организация (ВТамО), Международный транспортный форум (МТФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автомобильная федерация (МАФ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

 N. План по укреплению потенциала КВТ — первоначальный опыт

93. На сегодняшний день у КВТ нет всеобъемлющей программы работы по развитию потенциала. Поэтому в Стратегии КВТ на период до 2030 года в качестве одного из первых приоритетов была выделена подготовка всеобъемлющего плана по определению, интеграции и составлению комплекса всех мероприятий по укреплению потенциала, осуществляемых Отделом устойчивого транспорта. План действий КВТ по укреплению потенциала был представлен и принят на восемьдесят второй сессии КВТ, состоявшейся в феврале 2020 года.

94. В 2020 году планирование и проведение мероприятий, определенных в плане, были серьезно затронуты пандемией COVID-19. Мероприятия по развитию личного потенциала были невозможны, поэтому секретариат сосредоточил внимание на следующих мероприятиях по дистанционному укреплению потенциала, обусловленных спросом: i) помощь Боснии и Герцеговине в подготовке проекта рамочной стратегии безопасности дорожного движения, ii) помощь Туркменистану в присоединении и эффективном осуществлении шести правовых документов ООН, связанных с транспортом, и iii) существенная поддержка странам СПЕКА в деле укрепления региональной транспортной связанности.

95. Деятельность в Боснии и Герцеговине началась с субрегионального совещания по наращиванию потенциала (Сараево, 4–5 марта 2020 года), организованного в сотрудничестве с Министерством транспорта и коммуникаций и Отделением ПРООН в БиГ, и продолжилась в виде консультационных услуг по подготовке проекта рамочной стратегии безопасности дорожного движения (РСБДД), предоставляемых внешними консультантами под руководством сотрудников ЕЭК ООН. Окончательный проект РСБДД будет представлен национальным заинтересованным сторонам на совместном семинаре по укреплению потенциала.

96. Помощь Туркменистану заключалась в организации двух мероприятий по укреплению потенциала (состоялись онлайн 14 апреля 2020 года и 15 мая 2020 года). После успешного присоединения Туркменистана к шести правовым документам ООН на ноябрь запланировано проведение специальных мероприятий по укреплению потенциала для национальных заинтересованных сторон в Туркменистане.

97. Помощь странам СПЕКА была направлена на: i) организацию регионального диалога «Укрепление транспортной связанности в регионе СПЕКА и за его пределами в эпоху COVID-19» и ii) продолжение деятельности в рамках Рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и связанности. В региональном диалоге приняли участие более 90 участников, включая девять министров и заместителей министров транспорта из Центральной Азии и Кавказа, членов системы Организации Объединенных Наций, многосторонних банков развития и международных организаций (29 сентября 2020 года). Региональный диалог, проведенный под руководством ЕЭК, способствовал широкому обсуждению и координации действий и планов по согласованию международных процедур внутреннего транспорта в целях улучшения связанности в регионе СПЕКА. Участвующие страны приняли выводы диалога, нацеленные на развитие регионального сотрудничества в области транспортной связанности и акцентирующие внимание на неотложных транспортных мерах по восстановлению в связи с пандемией COVID-19.

98. 23–24 октября 2020 года состоялась двадцать пятая сессия Рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и связанности (РГ-УТТС). Государства-члены обменялись опытом и информацией о последних изменениях в области улучшения региональной связанности (развитие инфраструктуры, устранение узких мест), международного транзита (упрощение процедур пересечения границ и управление коридорами), а также безопасности дорожного движения. Кроме того, страны обменялись информацией о мерах в связи с пандемией COVID-19 и реагировании на нее и обсудили вопросы практической реализации выводов регионального диалога СПЕКА. Все они были представлены в контексте целей устойчивого развития, относящихся к транспорту, и помощи странам — членам СПЕКА в реализации и мониторинге ЦУР. Страны СПЕКА согласовали отправные точки для подготовки стратегии СПЕКА по транспортной связанности, основная цель которой заключается в создании реалистичной рабочей программы РГ-УТТС с уделением особого внимания проблематике транспорта и связанности, имеющей важное значение для субрегиона СПЕКА.

1. \* Настоящий документ представлен с опозданием ввиду задержек с получением материалов из других источников. [↑](#footnote-ref-1)
2. НКТС означает «Новая компьютеризированная транзитная система». [↑](#footnote-ref-2)