



---

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

Женева, 15–17 сентября 2021 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Данные о транспортной инфраструктуре:****Международная обсерватория для мониторинга  
транспортной инфраструктуры****Международная обсерватория для мониторинга  
транспортной инфраструктуры: цель, функции,  
группы пользователей и условия работы\*****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. В ходе своей двадцать восьмой сессии (Женева, 7–9 сентября 2015 года) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) организовала рабочее совещание на тему «Коридоры транспортной инфраструктуры в Европе и Азии». Его участники согласились с тем, что, несмотря на существование и действие многочисленных инициатив по развитию транспортных коридоров в Европе и Азии, сотрудничество между этими инициативами либо очень незначительно, либо отсутствует. В ходе своей двадцать девятой сессии (Женева, 5–7 сентября 2016 года, ECE/TRANS/WP5/60, пункт 37) Рабочая группа одобрила создание обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры в Европе и Азии, которая должна охватить все существующие инициативы в области развития транспортной инфраструктуры в регионе и основной целью которой должно быть стимулирование взаимодействия между этими инициативами. В ходе своей тридцать первой сессии (Женева, 3–5 сентября 2018 года) Рабочая группа была проинформирована о том, что подготовка обсерватории для мониторинга финансируется Исламским банком развития в рамках внебюджетного проекта под названием «Укрепление региональной связанности посредством создания географической информационной системы (ГИС)» (ECE/TRANS/WP5/60, пункт 37). Три партнерские организации, существующие на данный момент — секретариат Организации экономического сотрудничества, Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для

---

\* Настоящий документ был представлен для подготовки к выпуску позже установленного срока, поскольку для получения санкции на его окончательную доработку потребовалось больше времени, чем предполагалось.



Западной Азии (ЭСКЗА) и Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) — оказывают поддержку секретариату в географическом расширении обсерватории и сборе соответствующих данных, а также содействуют ее использованию среди своих государств-членов. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восьмидесятой третьей сессии (февраль 2021 года) просил секретариат подготовить официальный документ о ходе создания Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры с информацией о методологии, источниках данных, алгоритмах актуализации и механизмах защиты данных, а также о сферах ответственности участвующих в этом процессе сторон. Такой обзор представлен в настоящем документе. Он содержит множество рисунков и карт, полученных непосредственно из обсерватории. Каждый пользователь обсерватории должен принять к сведению следующую оговорку до получения доступа к ней: «Показанные на этой карте границы и названия, а также используемые обозначения не подразумевают официального одобрения или признания со стороны Организации Объединенных Наций». Эта оговорка относится также к цифрам, содержащимся в данном документе.

## II. Основные цели обсерватории и услуги, которые она предоставляет

2. Обсерватория предлагает многостороннюю веб-платформу географической информационной системы (ГИС), на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ. Географическая информационная система (ГИС) — это система, которая создает, анализирует, картирует все типы данных и управляет ими. ГИС соединяет данные с картой, объединяя данные о местоположении со всеми видами описательной информации. Это создает основу для составления карт и анализа, которая используется в науке и почти в каждой отрасли. ГИС помогает пользователям понять закономерности, взаимосвязи и географический контекст. Преимущества включают улучшение коммуникации и повышение эффективности, а также совершенствование процесса управления и принятия решений (Esri, 2021).

3. Основные цели обсерватории:

a) поддерживать осуществление основных направлений 1, 2 и 4 Стратегии КВТ на период до 2030 года, предусматривающих выполнение КВТ соответствующих задач в качестве: платформы Организации Объединенных Наций для осуществления региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту, платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте и платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивой региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте;

b) поддерживать осуществление цели 9 в области устойчивого развития (ЦУР) «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям»; ЦУР 11 «Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов»; ЦУР 13 «Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями»; и ЦУР 17 «Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития»;

c) предложить системе Организации Объединенных Наций и правительствам инновационный и всеохватный инструмент, который еще больше облегчит финансирование транспортной инфраструктуры и расширит региональную и межрегиональную связанность.

4. Основные компоненты услуг, которые предоставляет обсерватория для мониторинга, обобщены в приведенной ниже схеме:

Рис. 1

**Основные компоненты услуг МОМТИ**



Источник: ЕЭК ООН.

а) электронное хранилище конвенций ЕЭК по внутреннему транспорту, результатов проектов и результатов деятельности назначенных групп экспертов:

- в частности, обсерватория предоставляет электронную платформу, которая станет катализатором текущего процесса цифровизации различных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, особенно тех, которые касаются инфраструктуры (СМА<sup>1</sup>, СМЖЛ<sup>2</sup>, СЛКП<sup>3</sup> и СМВП<sup>4</sup>), а также инструментов по упрощению процедур пересечения границ, таких как МДП<sup>5</sup>/eTIR (расположение таможенных систем);
- кроме того, она обеспечивает цифровую среду, которая помогает отображать конкретные результаты и мероприятия, такие как работа, проделанная в рамках проектов ТЕА<sup>6</sup>, ТЕЖ<sup>7</sup> и ЕАТС<sup>8</sup>, а также материальные результаты, полученные Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3) и Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4);

б) содействие устойчивой региональной и межрегиональной связанности: обсерватория предоставляет всем региональным и межрегиональным организациям возможность создавать свои собственные карты, иллюстрирующие их инициативы, коридоры, проекты, отчеты и исследования в области транспортной инфраструктуры, а также все, что они считают полезным для целей дальнейшего улучшения региональной связанности. Это позволит расширить сотрудничество между различными инициативами в области транспортной инфраструктуры в Европе, Азии и Африке;

в) финансирование транспортной инфраструктуры: обсерватория выполняет функции рынка для финансирования транспортной инфраструктуры, обеспечивая электронный интерфейс между многосторонними банками развития (МБР) и правительствами. Правительства могут загружать свои проекты в области

<sup>1</sup> Европейское соглашение о международных автомагистралях.

<sup>2</sup> Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях.

<sup>3</sup> Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

<sup>4</sup> Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения.

<sup>5</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

<sup>6</sup> Проект Трансьвропейской автомагистрали.

<sup>7</sup> Проект Трансьвропейской железнодорожной магистрали.

<sup>8</sup> Евро-азиатские транспортные связи.

транспортной инфраструктуры, нуждающиеся в финансировании, а также выбирать, к каким МБР они хотят обратиться. Путем добавления или удаления слоев ГИС данные о сетях транспортной инфраструктуры могут быть объединены с данными об уровне ратификации и осуществления в национальных и/или региональных масштабах конкретных правовых документов в области транспорта или с данными о возможном влиянии изменения климата на запланированные инфраструктурные проекты. Для МБР обсерватория выполняет функции координационного центра с прямым доступом к централизованной информационной платформе, помогая им в принятии решений о том, какие проекты рассматривать для финансирования. Будет также предоставлена защищенная электронная коммуникационная платформа, позволяющая всем пользователям связываться друг с другом и обмениваться информацией.

### III. Категории и профили пользователей и функциональные возможности

5. В обсерватории предусмотрены четыре категории пользователей:

- a) правительства;
- b) многосторонние банки развития;
- c) организации регионального сотрудничества;
- d) широкая общественность.

6. Каждая из этих категорий пользователей имеет доступ к отдельному набору функций, услуг и возможностей. В случае правительств, МБР и организаций регионального сотрудничества (ОРС) доступ предоставляется только официально назначенным/аккредитованным представителям. Имя пользователя и пароль предоставляются только после получения секретариатом сведений о назначенных представителях. Общественность, научные круги, частный сектор, независимые эксперты и другие лица не должны регистрироваться, но они получают доступ только к данным и информации высокого уровня. При входе в обсерваторию им может быть предложено пройти необязательный онлайн-опрос для предоставления некоторых справочных и анкетных данных для статистических целей (причины использования обсерватории, местонахождение пользователя, профессиональная принадлежность и т. д.).

### IV. Переход на главную страницу МОМТИ

7. Вход на главную страницу МОМТИ:

- Адрес в Интернете: <https://gis.unece.org/portal/apps/sites/#/international-transport-observatory>

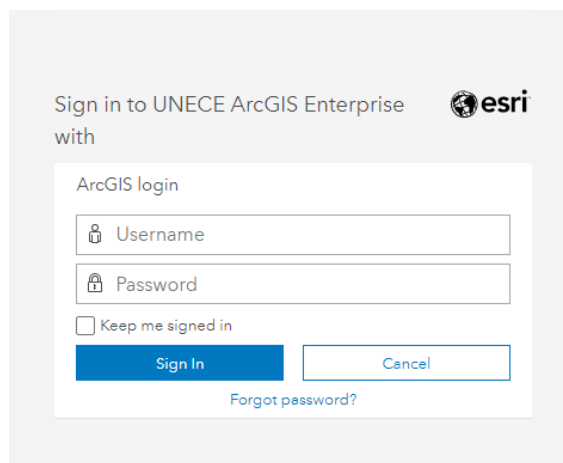
Рис. 2

Главная страница МОМТИ



Источник: ЕЭК ООН.

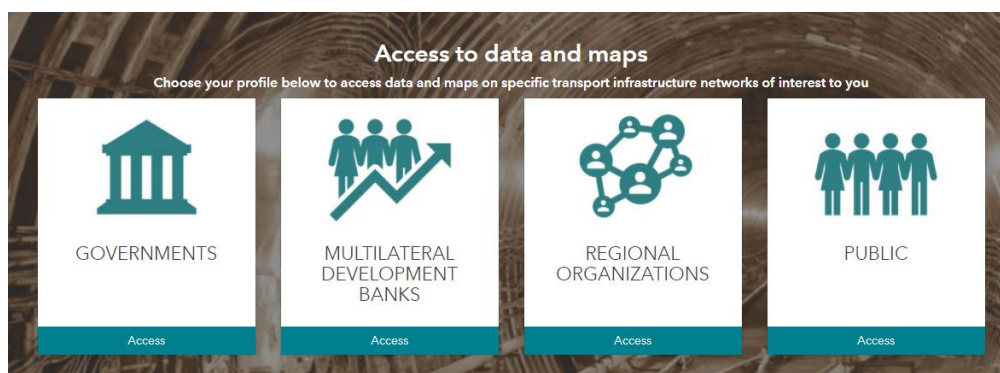
- Войдите в систему (правый верхний угол), используя свое личное имя пользователя и пароль



8. Получите доступ к данным и картам, соответствующим вашему профилю пользователя:

Рис. 3

### Пользователи обсерватории



Источник: ЕЭК ООН.

## V. Правительствонные пользователи

Рис. 4  
Интерфейс для правительственных пользователей



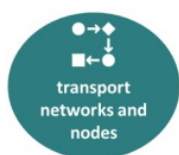
Источник: ЕЭК ООН.

9. К правительственным пользователям относятся аккредитованные представители правительственных учреждений (например, министерств транспорта, инфраструктуры, общественных работ и/или инвестиционных агентств). Доступ к обсерватории с именем пользователя и паролем предоставляется только аккредитованным представителям правительств и национальным координаторам.

10. Правительственным пользователям доступны следующие функциональные возможности:

### A. Доступ к национальным данным и их редактирование

- Шаг 1: выберите кнопку «транспортные сети и узлы»



- Шаг 2: автоматически создается карта, на которой показано большое разнообразие сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ в Евро-Азиатском регионе, на Среднем Востоке и в Северной Африке

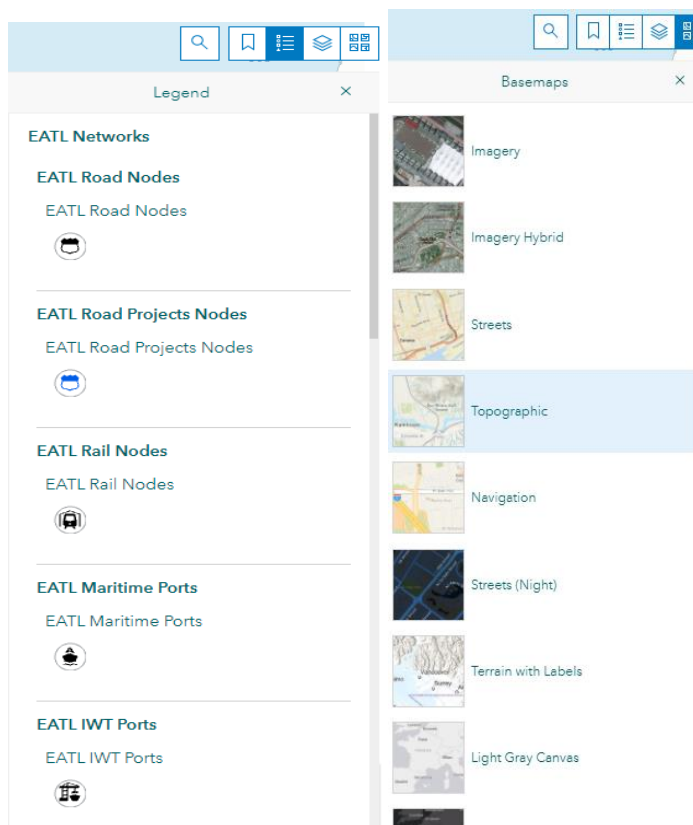
Рис. 5  
 Отображение приложения транспортных сетей и узлов через  
 правительственный пользовательский интерфейс



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 3: в правом верхнем углу экрана выберите условные обозначения для понимания различных картографических символов и знаков и/или выберите базовую карту, т. е. фон, на котором вы хотите отобразить данные

Рис. 6  
 Меню выбора условных обозначений и базовой карты

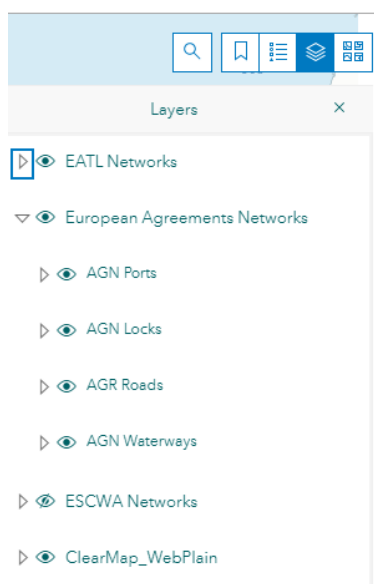


Источник: ЕЭК ООН.



- Шаг 4: выберите слои, которые вы хотите отобразить на картах (например, сети СМВП, данные ЕАТС, данные ЭСКЗА о портах и т. д.)

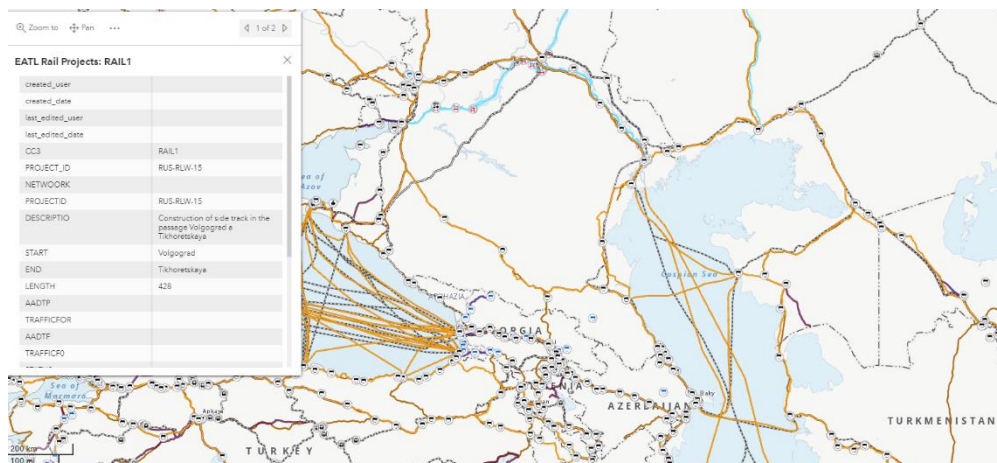
Рис. 7  
**Меню выбора слоев**



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5: при нажатии на определенные сегменты инфраструктуры появляется всплывающее окно с техническими данными, относящимися к данному маршруту

Рис. 8  
**Всплывающее окно с техническими данными для каждого сегмента сети**



Источник: ЕЭК ООН.

## **В. Отображение железнодорожных и автомобильных коридоров**

- Необходимо выполнить следующие шаги:
  - Шаг 1: войдите в систему на главной странице (как указано выше)
  - Шаг 2: войдите в правительственный пользовательский интерфейс (как указано выше)



- Шаг 3: выберите кнопку «транспортные коридоры»



- На данном этапе в обсерватории размещены все данные, относящиеся к девяти железнодорожным и девяти автомобильным коридорам, определенным в рамках проекта ЕАТС. В ней также размещены данные по железнодорожным и автомобильным магистралям региона ЭСКЗА, а также данные по транспортным сетям региона Западного Средиземноморья, предоставленные СЕТМО.

Рис. 9

### Карта транспортных коридоров



Источник: ЕЭК ООН.

Рис. 10

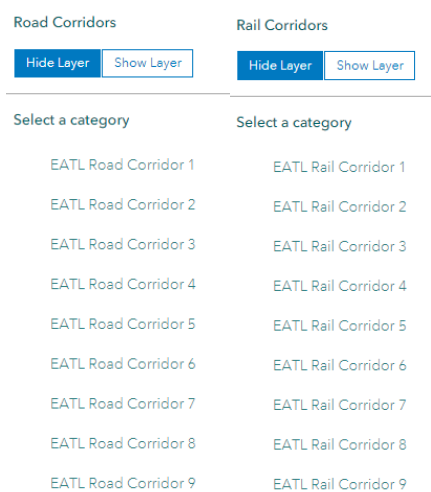
### Железнодорожные и автомобильные магистрали в регионе ЭСКЗА (Средний Восток, Северная Африка, Западные Средиземноморье)



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 4: слои автомобильных и железнодорожных коридоров могут быть скрыты или активированы по отдельности

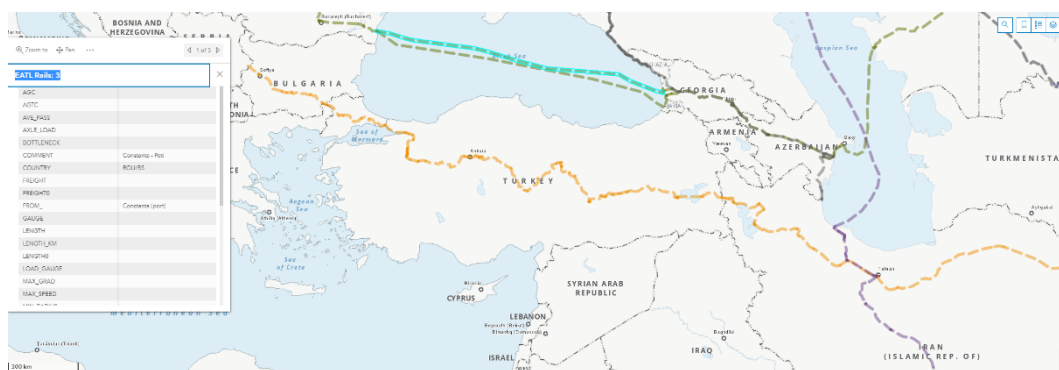
Рис. 11  
Карта транспортных коридоров



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5: при нажатии на любой конкретный железнодорожный или автомобильный коридор появляется перечень технических данных

Рис. 12  
Технические данные по конкретным коридорам



Источник: ЕЭК ООН.

- Технические данные по конкретным коридорам могут включать следующие сведения:
  - относится ли железнодорожный или автомобильный коридор к одному из инфраструктурных соглашений ЕЭК (СМЖЛ, СМА, СЛКП или СМВП) или к любой из инициатив по созданию коридоров;
  - начальная и конечная точка маршрута (от/до), а также его общая протяженность, среднесуточный проход и страны, через которые он проходит;
  - максимальная нагрузка на ось, ширина колеи, количество путей, максимальная скорость, максимальная длина состава и т. д.

### С. Создание новых проектов транспортной инфраструктуры и их загрузка для целей сбора средств

- Необходимо выполнить следующие шаги:
  - Шаг 1: войдите в систему на главной странице (как указано выше)

- Шаг 2: войдите в правительственный пользовательский интерфейс (как указано выше)
- Шаг 3: выберите кнопку «представить новые проекты транспортной инфраструктуры»



- Шаг 4: появляется информационная панель, где правительственный пользователь может выбрать любую из следующих категорий проектов

Рис. 13

#### Выбор кнопок на информационной панели

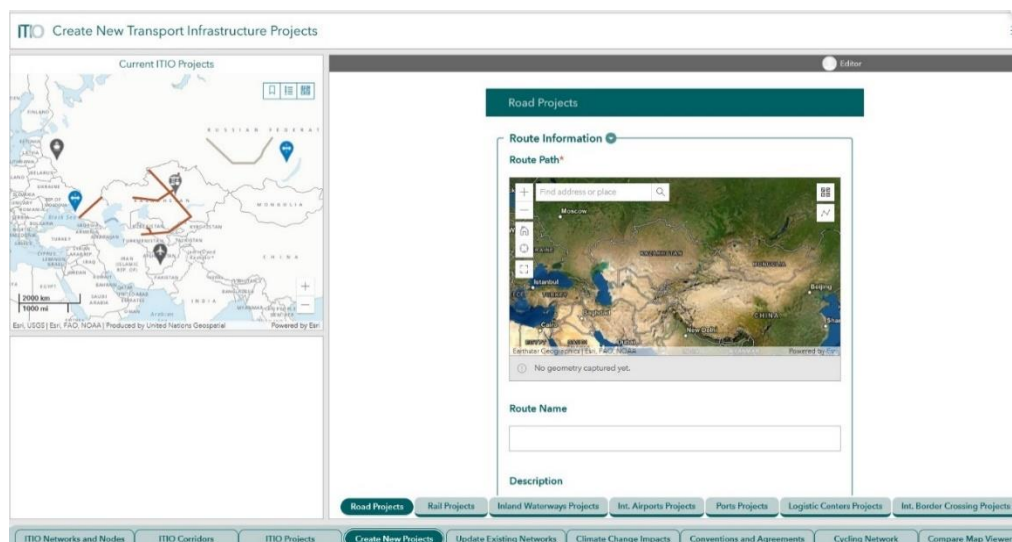


Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5: после выбора категории из показанных выше вариантов появится всплывающее окно, требующее заполнения определенных полей данных

Рис. 14

#### Приложение для загрузки новых транспортных проектов с полями данных для заполнения во всплывающем окне



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5а: поля данных, заполняемые для проектов строительства дорог, включают раздел 1 «Технические характеристики дороги» и раздел 2 «Информация о проекте». В то время как раздел 2 одинаков для проектных предложений, относящихся ко всем видам транспорта, раздел 1 различается по видам транспорта

**Раздел 1****Технические характеристики маршрута:**

1. Местоположение (широта/долгота):
2. Начальная точка/узел/город:
3. Конечная точка/узел/город:
4. Основные промежуточные (экономические) центры:
5. Классификация дороги:
6. Протяженность (в км):
7. Количество проезжих частей:
8. Количество полос движения:
9. Расчетная скорость/средняя скорость (км/ч):
10. Среднесуточный объем движения за год:
11. Расчетная доля грузовых транспортных средств:
12. Среднесуточный пассажиропоток за год:
13. Среднесуточный объем движения за год (в тоннах):
14. Минимальный подмостовой габарит:
15. Максимальная нагрузка на ось:
16. Взимание платы за проезд: Да/Нет

**Раздел 2****Информация о проекте**

17. Стоимость проекта (в долл. США):
18. Ожидаемая дата начала:
19. Ожидаемая дата завершения:
20. Внутренняя норма доходности (ВНД):
21. Стадия проекта: проведение тендера на строительство/исследование/проектирование/планирование/определение
22. Ожидаемые источники финансирования (и доля финансирования по каждому из них):
23. Важность для региональной связанности, национальной экономики и социальных потребностей
  - Шаг 5b: поля данных, которые необходимо заполнить для железнодорожных проектов, включают:

**Раздел 1****Технические характеристики маршрута:**

1. Местоположение (широта/долгота):
2. Начальная точка/узел/город:
3. Конечная точка/узел/город:
4. Протяженность (в км):
5. Ширина колеи (мм):
6. Количество рельсовых путей:
7. Тяга: электрическая/неэлектрическая

8. Тип сигнализации: автоматическая/ручная
9. Максимальная разрешенная скорость пассажирских поездов:
10. Максимальная разрешенная скорость грузовых поездов:
11. Среднесуточное железнодорожное движение — пассажирские поезда:
12. Среднесуточное железнодорожное движение — грузовые поезда:
13. Объем перевезенных грузов (в тоннах и ТЕУ):
14. Количество пассажирских поездок:
  - Шаг 5с: поля данных, которые необходимо заполнить для проектов на внутренних водных путях, включают:

## Раздел 1

### Технические характеристики маршрута:

Название маршрута: название водного пути: сеть, например: а) маршрут ЕАТС: б) другой международный маршрут: с) маршрут национального значения: д) сочетание а), б) и с).

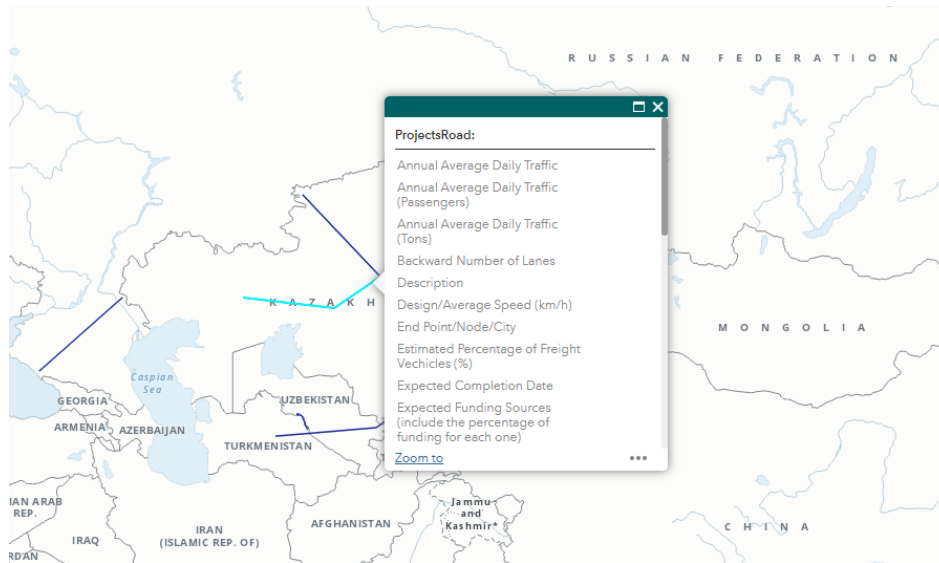
Описание маршрута:

Раздел 1. Технические характеристики проекта:

1. Местонахождение (широта/долгота или, в качестве альтернативы, карта):
2. Начальная точка/узел/город:
3. Конечная точка/узел/город:
4. Протяженность (в км):
5. Максимально допустимый НСУВ:
6. Минимальный подмостовой габарит над ВСУВ:
7. Габариты шлюза:
8. Разрешенная рабочая скорость (км/ч):
9. Объем движения судов за год:
10. Грузовместимость за год:
  - необходимо также заполнить отдельные поля данных для портов, аэропортов, логистических центров и пунктов пересечения границ.
  - Шаг 6: новый проект сразу становится видимым на карте непосредственно после заполнения всех полей данных, а при нажатии на соответствующий маршрут появляется всплывающее окно с относящимися к нему техническими данными

Рис. 15

**Приложение для загрузки новых транспортных проектов с полями данных для заполнения во всплывающем окне**



Источник: ЕЭК ООН.

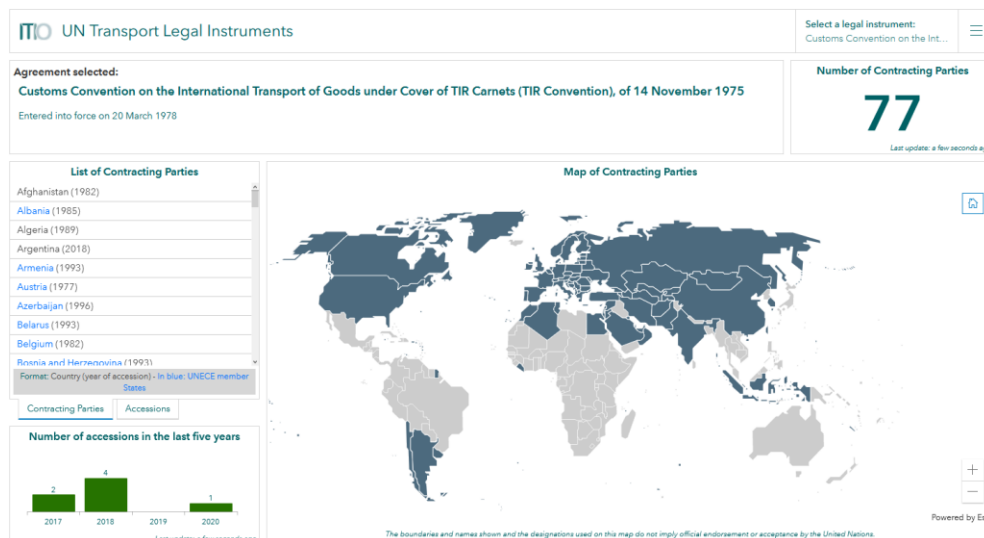
#### **D. Просмотр на карте международных правовых документов, участниками которых являются государства**

- Шаг 1: войдите в систему на главной странице (как указано выше)
- Шаг 2: войдите в правительственный пользовательский интерфейс (как указано выше)
- Шаг 3: выберите кнопку «представить новые проекты транспортной инфраструктуры»



- Шаг 4: появляется интерактивная информационная панель с различными функциональными возможностями

Рис. 16  
Интерактивная информационная панель



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5: выберите правовой документ в правом верхнем углу, после чего все договаривающиеся стороны будут отражены на карте и расположены по порядку в виде списка. Также отображается диаграмма, показывающая число государств, присоединившихся к данному документу за последние 5 лет

## Е. Анализ состояния финансирования проектных предложений

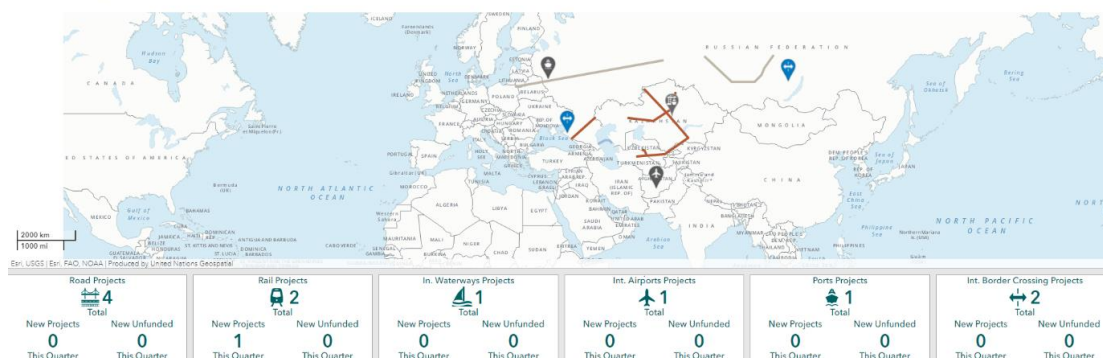
- Шаг 1: войдите в систему на главной странице (как указано выше)
- Шаг 2: войдите в правительственный пользовательский интерфейс (как указано выше)
- Шаг 3: выберите кнопку «представить новые проекты транспортной инфраструктуры»



- Шаг 4: в качестве подфункции перейдите к интерактивной информационной панели, отображающей всю информацию, связанную с проектными предложениями и состоянием их финансирования. На данном этапе правительственные пользователи смогут также увидеть, какие МБР просматривали их предложения, сделали комментарии, задали вопросы или оставили контактные данные для последующих действий



Рис. 17  
**Информационная панель, содержащая всю информацию, связанную с проектными предложениями (на национальном и региональном уровне) и состоянием их финансирования**



Источник: ЕЭК ООН.

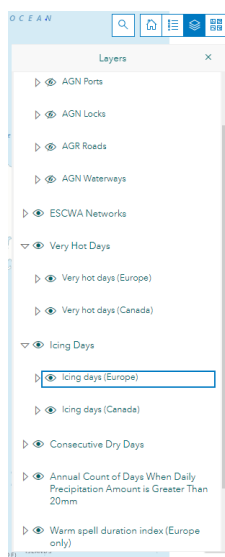
## Е. Последствия изменения климата

- Шаг 1: войдите в систему на главной странице (как указано выше)
- Шаг 2: войдите в правительственный пользовательский интерфейс (как указано выше)
- Шаг 3: выберите кнопку «адаптация для транспортных сетей и узлов»



- Шаг 4: выберите различные слои, относящиеся к транспортной инфраструктуре и климату, которые вы как правительство хотите оценить

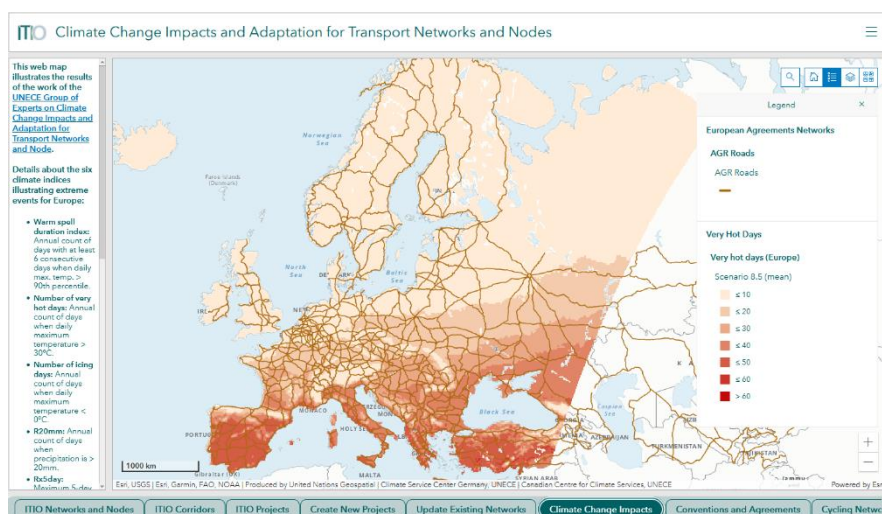
Рис. 18  
**Выпадающее меню для выбора и отображения слоев, относящихся к транспортной инфраструктуре и климату, для правительственных пользователей**



Источник: ЕЭК ООН.

Рис. 19

В зависимости от выбранного слоя появляется карта «горячих точек»



Источник: ЕЭК ООН.

- Шаг 5: в обсерватории на изменения в индексах, которые являются ориентирами для оценки воздействия изменения климата, накладываются данные о транспортной инфраструктуре. Это позволяет отображать области, в которых инфраструктура может подвергаться риску в связи с изменением климата и экстремальными погодными явлениями. На основе этой оценки рисков правительства и МБР могут предложить или ввести дополнительные технические меры, адаптирующие их инфраструктурные проекты к этим последствиям изменения климата, или изменить местоположение их проекта(ов)

## Г. Другие инициативы и приложения

- В рамках текущих усилий по разработке инфраструктурного модуля Общеввропейского генерального плана для велосипедного движения ОПТОСОЗ ведется сбор данных ГИС по национальным велосипедным сетям. Все собранные данные доступны.
- На пользовательской информационной панели доступна вкладка «велосипедная сеть» (см. ниже), при нажатии на которую появляются данные о национальных велосипедных сетях из ряда стран региона.

Рис. 20  
 На этой карте видны все данные ГИС по национальным велосипедным сетям, собранные к настоящему времени



Источник: ЕЭК ООН.

## VI. Многосторонние банки развития (МБР)

Рис. 21  
 Пользовательский интерфейс многосторонних банков развития



Источник: ЕЭК ООН.

11. Как и правительственные пользователи, аккредитованные пользователи из МБР и другие заинтересованные доноры получают свой собственный пароль и имя пользователя для доступа к обсерватории, навигации по ней и использования ее функций. Эта категория пользователей имеет доступ ко всей информации, предоставляемой правительственными пользователями и организациями регионального сотрудничества, но без возможности редактирования данных.

12. Для каждого пользователя категории МБР существует интерфейс, адаптированный к его потребностям и конкретным критериям финансирования, с набором всех доступных для этой категории функциональных возможностей, включая:

- доступ к профилям стран с общей статистической информацией по каждой стране;
- доступ к представленной правительствами или организациями регионального сотрудничества информации о новых проектах транспортной инфраструктуры;
- просмотр полностью разработанных инфраструктурных проектов, доступных для финансирования;
- создание портфеля финансирования МБР (проекты, уже финансируемые банком);
- доступ к портфелям финансирования других МБР в конкретной стране или регионе;
- каналы связи с национальными координаторами по каждой стране;
- каналы связи с коллегами из других МБР.

Рис. 22

**МБР могут выбрать в выпадающем меню страны, где они заинтересованы в финансировании проектов, после чего на карте отображается национальная сеть соответствующей страны**



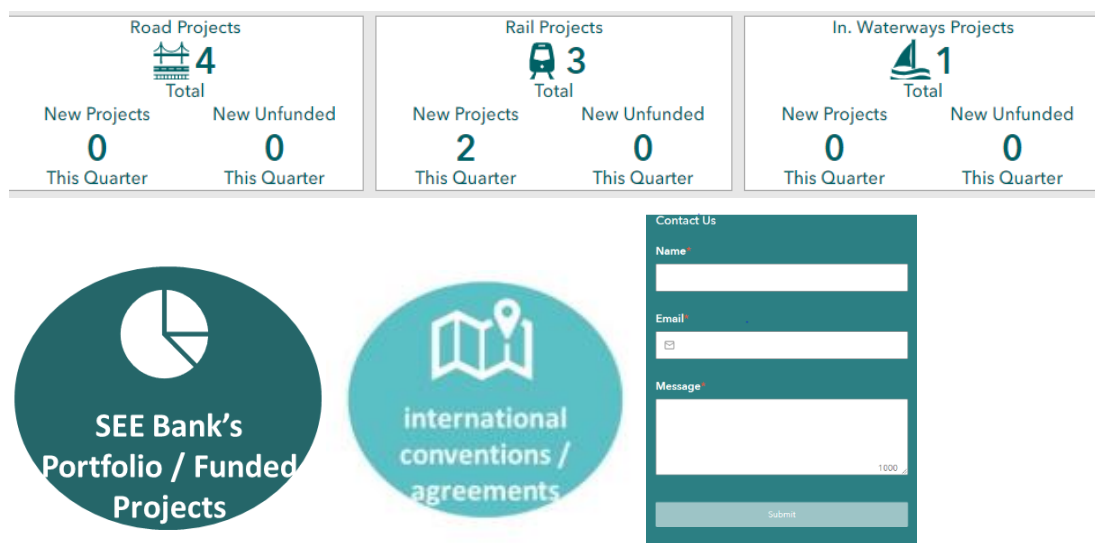
*Источник: ЕЭК ООН.*

13. Для МБР доступна функция, позволяющая сравнивать исследования и проектные предложения разных стран, с тем чтобы понять:

- сметную стоимость/разницу в цене между проектами аналогичного характера;
- экономическую целесообразность конкретных проектов по сравнению с другими проектами;
- какие стандарты инфраструктуры используются на национальном/региональном уровне;
- какие международные правовые документы действуют на национальном/региональном уровне.

Рис. 23

Доступный МБР обзор новых проектов, ожидающих финансирования, своего существующего портфеля, а также проектов, финансируемых другими МБР, и специальные формы для связи с другими пользователями



Источник: ЕЭК ООН.

## VII. Организации регионального сотрудничества

Рис. 24

Интерфейс для организаций регионального сотрудничества



Источник: ЕЭК ООН.

14. Как и правительственные пользователи и МБР, аккредитованные пользователи из ОРС также получают свой собственный пароль и имя пользователя и учетные данные для использования обсерватории.

15. Эта категория пользователей имеет доступ ко всей информации, предоставляемой правительственными пользователями и организациями регионального сотрудничества, но без возможности редактирования этих данных. Однако они имеют возможность загружать сюда свои собственные инфраструктурные инициативы.

16. ОРС могут:

- загружать геокодированные данные (непосредственно в приложение коридора);
- просматривать страновые профили в своем регионе;



- просматривать профили по конкретным регионам;
- просматривать полностью разработанные инфраструктурные проекты, доступные для финансирования (в своем регионе);
- просматривать проекты, финансируемые МБР в конкретной стране или регионе;
- использовать каналы связи с национальными координаторами по каждой стране;
- использовать каналы связи с коллегами из других ОРС/МБР.

Рис. 25

**В дополнение к имеющимся в настоящее время инициативам по созданию коридоров могут быть загружены также дополнительные сети ОРС**



Источник: ЕЭК ООН.

## VIII. Широкая общественность

Рис. 26

**Интерфейс для публичных пользователей**



Источник: ЕЭК ООН.

17. Широкая общественность: обсерватория и просмотр данных о транспортной инфраструктуре доступны для всех заинтересованных пользователей, включая также научные круги и частный сектор:

- представителям широкой общественности не требуется уровень безопасности/разрешения, поскольку они имеют доступ только к данным и картам высокого уровня, проверенным и одобренным правительствами. В зависимости от согласия правительства в открытом доступе может быть представлен обзор уже финансируемых/текущих инфраструктурных проектов (включая данные о

характере и технических параметрах проекта, предполагаемых сроках и соответствующем бюджете, а также донорах);

- пользователи из числа широкой общественности не могут редактировать данные или получать доступ к полям технических данных. Они имеют ограниченную возможность составлять графики и таблицы для сравнения инвестиций в инфраструктуру по регионам или видам транспорта.

Рис. 27

**Публичным пользователям доступны только высокоуровневые данные по сетям**



Источник: ЕЭК ООН.

## IX. Размещение обсерватории и предусмотренные меры безопасности

18. В настоящее время используемое техническое решение опирается на два сервера, расположенных в помещениях ЕЭК, и на облачное решение, предоставляемое поставщиком программного обеспечения ГИС (ИИЭС). На данном этапе не существует соглашения об уровне обслуживания или гарантии обслуживания от поставщика, но эта возможность, если потребуется, будет добавлена позднее.

19. В помещениях ЕЭК расположены следующие два сервера:

- сервер данных (SQL-сервер), на котором размещаются и регистрируются все данные обсерватории (транспортные сети, корректировки, внесенные пользователями, и т. д.);
- сервер приложений (ArcGIS Enterprise), на котором размещаются веб-сервисы и приложения (пользовательский интерфейс, позволяющий манипулировать вышеупомянутыми данными).

20. Облачное решение, предоставляемое ИИЭС, использует данные, размещенные на сервере ЕЭК, и предлагает дополнительные функции для их отображения.

21. На сервере приложений установлено факультативное приложение для обслуживания решения ArcGIS Enterprise, позволяющее пользоваться последними версиями продукта. Это обслуживание оплачивается на ежегодной основе. В настоящее время секретариат имеет 5 лицензий для редакторов (пользователей, имеющих доступ к редактированию данных), 1 лицензию для ArcGIS Enterprise и 2 лицензии для ArcGIS Desktop Standard. Это количество пользовательских лицензий необходимо будет увеличить для будущей работы.



22. Решения ИИЭС входят в стандарты в области ИКТ, утвержденные Организацией Объединенных Наций, и между Организацией Объединенных Наций и ИИЭС существует соглашение о прямом маркетинге.

## **X. Последующие шаги**

23. WP.5, возможно, пожелает рассмотреть вышеизложенную информацию и дать указания относительно того, как она желает содействовать использованию обсерватории и/или привлечь другие национальные правительства, региональные комиссии Организации Объединенных Наций, МБР и организации регионального сотрудничества к активному использованию этой платформы ГИС.

---