


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по статистике транспорта
Семьдесят вторая сессия

Женева (гибридный формат), 9–11 июня 2021 года

**Доклад Рабочей группы по статистике транспорта
о работе ее семьдесят второй сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–6	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7	3
III. Большие данные для статистики транспорта (пункт 2 повестки дня)	8–16	3
IV. Разработка системы глобальных показателей достижения целей устойчивого развития (пункт 3 повестки дня)	17–23	5
V. Статистическая деятельность и вызовы, с которыми сталкиваются государства-члены (пункт 4 повестки дня)	24	6
VI. Статистика городского транспорта (пункт 5 повестки дня)	25–32	6
A. Статистика по трамваям и метро	25–28	6
B. Отслеживание поставок на конечном участке	29–32	7
VII. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 6 повестки дня)	33	7
VIII. Обследования движения в регионе Европейской экономической комиссии (пункт 7 повестки дня)	34	8
IX. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 8 повестки дня)	35	8
X. Осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года и программы работы на 2020–2021 годы (пункт 9 повестки дня)	36–37	8
XI. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)	38	8



XII.	Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)	39–44	9
A.	Европейская комиссия (ГД по мобильности и транспорту)	40–41	9
B.	Европейская комиссия (Евростат)	42	9
C.	Международный транспортный форум	43	9
D.	Международный союз железных дорог	44	9
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)	45	10
XIV	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	46–47	10
A.	Сроки проведения следующей сессии	46	10
B.	Гендерная статистика	47	10
XV.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня)	48–50	10

I. Участники

Документ: ECE/TRANS/WP.6/181

1. Рабочая группа по статистике транспорта провела свою семьдесят вторую сессию 9–11 июня 2021 года в Женеве. В связи с ограничениями на поездки сессия проходила в гибридном/онлайн формате: три неофициальных заседания проводились через WebEx, а два официальных заседания 11 июня — через Interpretify. В соответствии с решением, принятым на семьдесят первой сессии (ECE/TRANS/WP.6/189, пункт 31), работой сессии руководил г-н М. Скрим (Канада).
2. На некоторых или всех заседаниях Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Дания, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Мальта, Нидерланды; Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Северная Македония, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция и Эстония.
3. Была представлена Европейская комиссия (ГД по мобильности и транспорту и Евростат).
4. В сессии приняли участие представители следующих департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Статистического отдела Организации Объединенных Наций, Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат) и Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии.
5. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Международного транспортного форума (МТФ) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).
6. На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз железных дорог (МСЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/180

7. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

III. Большие данные для статистики транспорта (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2021/4, ECE/TRANS/WP.6/2021/11

8. Этот пункт повестки дня рассматривался в первой половине дня на первом официальном заседании 11 июня и был представлен заместителем Исполнительного секретаря ЕЭК ООН.
9. Германия представила свою работу по использованию плавающих данных об автомобилях (ПДА) Немецкого автомобильного клуба для оценки матриц «пункт отправления — пункт назначения» для всей Германии. Проблемы, возникающие в ходе этой работы, включают в себя сложность отслеживания транспортных средств через международные границы; обеспечение контроля качества данных; и отсутствие существующего надежного набора данных, с которым можно было бы сравнить любые результаты. Тем не менее экспериментальный проект обнадеживает тем, что он позволяет обозначать цель поездки (работа/образование, покупки и отдых) и вместе с

электронной информацией о сборах за проезд по дорогам может предоставить подробные результаты, полезные для составления статистики транспорта. ПДА, доступные на платной основе, обладают гораздо большей степенью детализации и точности, но имеют соответствующую высокую стоимость.

10. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии обсудило использование данных операторов мобильной связи (ОМС) для оценки уровня велосипедного движения и ходьбы на ежедневной основе, что представляет особый интерес во время пандемии COVID-19. Докладчик подчеркнул, что собираемые ежедневно данные используются на брифингах по COVID-19, проводимых премьер-министром или другими старшими министрами и передаваемых в пиковое время. В начале пандемии для решения этой задачи рассматривался ряд источников данных, включая камеры, использующие искусственный интеллект, автоматизированные счетчики движения, приложения для измерения активности, такие как Strava, данные местных органов власти или даже данные, собираемые в рамках программ совместного использования велосипедов, но данные ОМС были признаны наиболее надежными. В результате оценки объема велосипедного движения представляют собой остаточные данные ОМС за вычетом других наблюдаемых видов передвижения (т. е. использования поездов и автомобилей). К ограничениям этого метода относятся высокая погрешность результатов, а также невозможность разделить их на локальном уровне. Если делать прогнозы на период после пандемии, то в будущем производство данных, вероятно, будет включать данные ОМС в сочетании с данными счетчиков движения, камер и информацией местных органов власти.

11. Швеция представила свои идеи по рассмотрению возможности интеграции новых источников данных в обследование товарных потоков, которое проводится один раз каждые четыре года или шесть лет. Нынешняя система обследует 12 000 рабочих мест и поэтому имеет высокую стоимость, используя в некоторой степени административные данные. Возможные источники данных, которые могут дополнить это обследование, включают данные о движении грузов из систем управления транспортом; систем управления парком автотранспортных средств; автоматических идентификационных систем (АИС) для определения местоположения судов; и реестров, которые ведутся регуляторами железнодорожных и авиационных перевозок. Для выяснения мнений грузовых компаний об использовании этих данных в 2019 году было проведено обследование, которое показало различие во взглядах в разных секторах; так, поставщики логистических услуг опасались, что обмен данными будет угрожать их бизнес-модели, в то время как владельцы товаров в целом были настроены гораздо более позитивно. Таким образом, стратегия Швеции заключается в проведении экспериментальных проектов с использованием этих новых источников в секторах, где грузопотоки стабильны, например, в сталелитейной и бумажной промышленности. Полная автоматизация этого обследования в ближайшей перспективе не ожидается, но возможно увеличение числа небольших экспериментальных проектов.

12. Соединенные Штаты Америки поделились опытом проведения серии исследований «Spotlight» по изучению краткосрочных тенденций в транспортном секторе, включая последствия COVID-19. В качестве источников использовались данные о лицах, прошедших досмотр в аэропортах, деятельности контейнерных портов, грузовиках, пересекающих международные границы, а также оценки ежедневных поездок, полученные с помощью подключенных транспортных средств и мобильных данных. Бюро статистики транспорта выпускает множество информационных продуктов для специалистов различного уровня, включая продукты, которые будут понятны значительной части широкой общественности.

13. Российская Федерация представила информацию об использовании новых технологий для вождения поездов по системе виртуальной сцепки с целью увеличения суточного пробега в тонно-км до 12 %. Это позволило создать новый показатель для измерения железнодорожных перевозок. Второй доклад был посвящен изменениям в логистике железнодорожных грузоперевозок энергоносителей в результате растущего интереса к охране окружающей среды.

14. Заслушав страновые доклады, Статистический отдел Организации Объединенных Наций обсудил текущую работу Комитета экспертов Организации Объединенных Наций по большим данным и аналитике данных для официальной статистики. Это позволило осветить существующие проекты, имеющие наибольшее значение для статистики транспорта, такие как целевые группы по измерению доступа в сельской местности, мобильных данных и данных АИС, а также сквозные темы, в частности доступ к данным, находящимся в частном владении, и методы сохранения конфиденциальности. Делегаты могут присоединиться к любой из существующих групп или даже создать целевую группу конкретно по статистике транспорта, если возникнет такая потребность.

15. Для содействия будущим онлайн-дискуссиям и обмену опытом Статистический отдел Организации Объединенных Наций отдельно представил Yammer-группу Глобальной сети сотрудников по работе с данными и статистиков, которая позволяет вести диалог между национальными статистиками и статистиками международных организаций.

16. После выступлений Германии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Швеции, Соединенных Штатов Америки, Российской Федерации и Статистического отдела Организации Объединенных Наций Рабочая группа решила продолжить обмен передовым опытом в области больших данных как на будущих сессиях, так и в течение года при необходимости с помощью вебинаров и других мероприятий.

IV. Разработка системы глобальных показателей достижения целей устойчивого развития (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2021/1, ECE/TRANS/WP.6/2021/8

17. Рабочая группа заслушала обновленную информацию Статистического отдела ЕЭК ООН об их деятельности по мониторингу достижения целей в области устойчивого развития. В частности, речь шла о ходе подготовки второго издания публикации «Дорожная карта по разработке статистики достижения ЦУР», а также панели интерактивных показателей достижения ЦУР, подходящих для региона ЕЭК ООН, включая показатели 3.6.1 по безопасности дорожного движения и 9.1.2 по распределению перевозок. Секретариат рассказал также о недавней публикации «Измерение и мониторинг прогресса в достижении целей в области устойчивого развития»¹, в которой использовался нексусный подход к взаимодействию различных отделов ЕЭК.

18. Секретариат проинформировал делегатов о ходе сбора статистических данных по безопасности дорожного движения: вопросник был разослан в марте, и большинство стран уже ответили на него. Секретариат поблагодарил страны, которые уже представили данные за 2020 год, а также те страны, которые повысили уровень детализации по сравнению с прошлым циклом сбора данных. Данные по странам Евростата были получены от Евростата на двусторонней основе.

19. Делегат от ГД по мобильности и транспорту рассказал о развитии статистики безопасности дорожного движения в Европейском союзе, включая отслеживание влияния COVID-19 на уровень смертности в результате ДТП. Новые сведения включали подробности о дальнейшем использовании МАИС 3+ (значение выше 3 по максимальной сокращенной шкале травматизма) как более сопоставимого способа отслеживания травм в разных странах.

20. ООН-Хабитат представила свою работу по отслеживанию показателя ЦУР 11.2.1, касающегося доли городского населения, имеющего удобный доступ к

¹ URL: <https://unece.org/unece-and-sdgs/publications/measuring-and-monitoring-progress-towards-sustainable-development-goals>.

общественному транспорту, включая подготовленную ООН-Хабитат публикацию данных из открытых источников, охватывающих 10 000 городов по всему миру.

21. Другим делегатом от ГД по мобильности и транспорту был описан подход Европейской комиссии к европейским показателям достижения целей в области устойчивого развития, который включает конкретные региональные показатели доли легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов новых зарегистрированных ТС, а также объем выбросов CO₂ на километр для новых легковых автомобилей с использованием вспомогательного показателя общего объема выбросов CO₂ для всех легковых автомобилей. Эти показатели являются полезным способом отслеживания изменений в воздействии парка легковых автомобилей на окружающую среду, которые не включены в глобальный список показателей достижения целей в области устойчивого развития.

22. После этого секретариат предложил обсудить вопрос о том, какие дополнительные показатели могут быть использованы для отслеживания устойчивого развития транспорта в регионе ЕЭК, основываясь на показателях, по которым уже имеются данные и которые можно четко толковать. Показатели, выбранные Европейской комиссией, по всей видимости, служат хорошей отправной точкой. Делегатом Германии был отмечен тот факт, что существующие показатели не в полной мере отражают социальные аспекты устойчивого транспорта; поэтому полезным дополнением может стать стоимость использования транспорта для групп населения с разным уровнем дохода. Делегатом Чехии было отмечено, что методология выбора и расчета показателей должна быть сначала одобрена государствами-членами.

23. Рабочая группа решила продолжить изучение связанных с транспортом показателей ЦУР, характерных для региона ЕЭК, опираясь на работу Евростата и других региональных организаций. Эти показатели могут быть объединены в неофициальную публикацию, методологию подготовки которой должны будут одобрить государства-члены.

V. Статистическая деятельность и вызовы, с которыми сталкиваются государства-члены (пункт 4 повестки дня)

24. Этот пункт повестки дня был рассмотрен в рамках других пунктов повестки дня.

VI. Статистика городского транспорта (пункт 5 повестки дня)

A. Статистика по трамваям и метро

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2021/5

25. Секретариат рассказал о ходе сбора и распространения статистических данных по трамвайной системе и метрополитену в городах на ежегодной основе и продемонстрировал преимущества сбора данных на ежеквартальной основе.

26. Испания представила свою работу по сбору краткосрочной статистики, касающейся систем городского общественного транспорта (метрополитен и автобусы) в семи испанских городах, которая публикуется через 41 день после истечения учетного периода. Каждый оператор подписывает отказ от прав на конфиденциальность, для того чтобы данные могли быть опубликованы.

27. Затем секретариат описал потенциальную ценность краткосрочного сбора данных о трамваях и метро. Регулярное проведение такого сбора данных в течение года стало бы значительным бременем для секретариата и государств-членов в плане отчетности. Однако секретариат считает, что автоматизированный процесс сбора

данных для большинства стран, где данные доступны через прикладной программный интерфейс (ППИ), или в стандартном машиночитаемом формате вполне возможен.

28. Рабочая группа решила продолжать сбор статистики по трамваям и метро на ежегодной основе. Рабочая группа призвала своих членов по возможности публиковать краткосрочные данные о городском общественном транспорте в машиночитаемом формате.

В. Отслеживание поставок на конечном участке

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2021/10

29. По этому пункту повестки дня секретарь Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) представил выводы недавнего рабочего совещания, посвященного изменениям в городской логистике. Швейцария представила результаты последнего обследования легких транспортных средств общего назначения, проведенного в 2013 году, и информацию о подготовке к следующему обследованию в 2023 году (более подробная информация о котором содержится в документе ECE/TRANS/WP.6/2021/10). Результаты показали значительный рост в этом секторе с течением времени, и несмотря на то что обследование проводится раз в десять лет, межгодовые оценки также представляются удовлетворительными.

30. Канада рассказала о деятельности Статистического управления Канады по этой теме, подчеркнув, что поставки грузовых автомобилей малой грузоподъемности имели все более важное значение до пандемии и, вероятно, будут продолжать расти в будущем. Евростат поделился опытом работы своей целевой группы по легким транспортным средствам общего назначения, которая действует с 2018 года. В настоящее время не планируется вводить регулируемый сбор данных о легких транспортных средствах общего назначения; цели целевой группы — обсудить наиболее важные области сбора данных для каждой страны, рассмотреть диапазон транспортных средств, которые должны быть включены в категорию легких транспортных средств общего назначения; а также рассмотреть, какие переменные следует учитывать при проведении обследования легких транспортных средств общего назначения.

31. Центральная комиссия судоходства по Рейну сообщила о результатах своего исследования по использованию внутренних водных путей для городской грузовой логистики. Примеров применения этого на практике немного, но при правильном подходе можно добиться успеха, о чем свидетельствует пример таких городов, как Париж и Венеция.

32. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию от Канады и Швейцарии по отслеживанию поставок на конечном участке и по легким транспортным средствам общего назначения, а также деятельность Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), целевой группы Евростата по транспортным средствам малой грузоподъемности и доклад ЦКСР об использовании внутренних водных путей для городской грузовой логистики. Она решила сохранить этот пункт в повестке дня.

VII. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 6 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2021/7

33. Евростат представил обновленную информацию о новой системе сбора данных с помощью общего вопросника Евростата/МТФ/ЕЭК ООН. Новая система будет работать на базе вопросника в формате Excel, а не собирать данные через веб-интерфейс. Швейцария подчеркнула, что наличие отдельных файлов в формате Excel по каждому году сделает обзор временных рядов трудоемким. Рабочая группа приняла к сведению новую систему сбора данных по общему вопроснику.

VIII. Обследование движения в регионе Европейской экономической комиссии (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2019/3, ECE/TRANS/WP.6/2019/11

34. Секретариат представил планы проведения обследований движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2020 году, в частности пожелание о предоставлении данных по возможности в формате Sharefile. Данные об объемах перевозок по сетям, охваченным СМА и СМЖЛ соответственно, должны быть отправлены для обследования движения по автомобильным дорогам категории E к 1 июля 2021 года, а данные по железнодорожным линиям категории E — к середине 2022 года (данные по странам Евростата будут передаваться через них). Секретариат подчеркнул важность формата Sharefile, позволяющего визуализировать данные в формате карты. Секретариат отметил, что данные об объемах перевозок в 2020 году в большинстве стран покажут существенное сокращение из-за пандемии. Хотя это делает сравнение сопоставимых показателей с 2015 годом менее корректным, количественная оценка влияния COVID-19 на поездки полезна сама по себе. Рабочая группа призвала государства-члены дополнительно предоставить данные за 2019 год, если таковые имеются, чтобы лучше понять, как COVID-19 повлиял на объемы перевозок.

IX. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 8 повестки дня)

35. Этот пункт повестки дня обсуждался в рамках других пунктов повестки дня.

X. Осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года и программы работы на 2020–2021 годы (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2021/3, ECE/TRANS/WP.6/2021/6

36. Заместителем секретаря Комитета по внутреннему транспорту была представлена обновленная информация об осуществлении Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года и о следующих шагах, ожидаемых от Рабочей группы. Секретариат отметил также, что, несмотря на переход Организации Объединенных Наций на однолетний бюджетный цикл с 2019 года, по-прежнему считается более разумным сохранить систему двухгодичных программ работы и оценок.

37. Программа работы на 2020–2021 годы и обновленный круг ведения Рабочей группы были одобрены. Практика проведения планирования и оценок на двухгодичной основе будет продолжена.

XI. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)

38. Была представлена обновленная информация о соответствующих мероприятиях, проведенных в ходе сессии КВТ в феврале 2021 года, включая Стратегию КВТ на период до 2030 года.

ХП. Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)

39. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную ГД по мобильности и транспорту, Евростатом, МТФ и МСЖД.

A. Европейская комиссия (ГД по мобильности и транспорту)

40. Представитель ГД по мобильности и транспорту проинформировала Рабочую группу о последних изменениях в транспортной политике Европейского союза, включая «Европейский зеленый курс» и Стратегию в области устойчивой и разумной мобильности, которая предусматривает такие цели, как обеспечение к 2030 году эксплуатации на европейских дорогах не менее 30 млн автомобилей с нулевым уровнем выбросов и удвоение объема высокоскоростных железнодорожных перевозок.

41. В ее сообщении были также освещены вопросы использования статистики и дальнейшие потребности в области данных, в частности потенциальное применение пар «пункт отправления — пункт назначения», сбор данных с более высокой периодичностью и более согласованные определения по видам транспорта для упрощения сравнения показателей работы различных видов транспорта.

B. Европейская комиссия (Евростат)

42. Рабочая группа была проинформирована о нынешней деятельности Европейской комиссии (Евростат). Ее представитель выступила с кратким обзором следующих публикаций Евростата по статистике транспорта: «Статистика энергетики, транспорта и состояния окружающей среды», которая содержит показатели по транспорту и окружающей среде 28 государств — членов Европейского союза, а также «Региональный ежегодник Евростата» с анализом количества легковых автомобилей по отношению к общей численности населения (показатель моторизации) по регионам и аналогичным анализом парка общественного транспорта (включая междугородные и городские автобусы и троллейбусы). В докладе говорилось также о запланированной работе новых рабочих групп по статистике транспорта и о статистике транспорта в контексте пандемии на основе Европейской статистической информационный панели динамики восстановления.

C. Международный транспортный форум

43. Рабочая группа заслушала доклад представителя МТФ, посвященный последним статистическим продуктам МТФ, таким как выпуски статистического бюллетеня, краткосрочные данные за четвертый квартал 2020 года и сведения об объеме инвестиций в транспортном секторе. Следующее совещание МТФ по статистике состоится 7–8 октября 2021 года в Париже с возможностью участия в виртуальном формате.

D. Международный союз железных дорог

44. Рабочая группа была проинформирована о нынешней деятельности МСЖД. Она включает его регулярную деятельность по сбору ежемесячных и ежегодных данных. В докладе было показано, например, что объем пассажирских перевозок в Европе снизился во время пандемии на 46 %, тогда как объем грузовых перевозок уменьшился всего на 9 %.

XIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

45. На должность заместителя председателя не было предложено ни одной кандидатуры.

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

A. Сроки проведения следующей сессии

46. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее следующую сессию в предварительном порядке планируется провести 15–17 июня 2022 года.

B. Гендерная статистика

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2021/2

47. Под руководством МТФ было проведено обсуждение вопроса о важности учета гендерных аспектов в статистике транспорта. Участники обменялись мнениями о существующих различиях в сфере транспорта между мужчинами и женщинами, такими как разная частота дорожно-транспортных происшествий и показатели использования общественного транспорта. Многие аспекты остаются неизвестными из-за отсутствия обследований поездок, которые во многих государствах-членах либо вообще не проводятся, либо проводятся очень редко. И МТФ, и секретариат выразили надежду, что эволюция в использовании больших данных приведет к улучшению данных в будущем. Словения согласилась с тем, что эта тема важна, но отметила, что, исходя из их опыта работы с большими данными, разбивку по признаку пола осуществить нелегко. Ирландия сомневается, что в ближайшей перспективе их данные будут представлены в более четкой разбивке по признаку пола.

XV. Резюме решений (пункт 14 повестки дня)

48. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, п. 6) основные решения были резюмированы и согласованы с поправками в конце сессии. Настоящий доклад был подготовлен Председателем совместно с секретариатом.

49. Рабочая группа утвердила перечень решений, в отношении которых в соответствии с недавним решением Исполкома будет применяться 72-часовая процедура «отсутствия возражений» на случай возникновения технических трудностей со связью у представителей государств-членов.

50. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, принятыми Исполкомом 5 октября 2020 года, решения, принятые на сессии, были разосланы через все постоянные представительства в Женеве для одобрения участвующими в сессии делегациями по процедуре «отсутствия возражений» в течение 72 часов. Крайний срок по процедуре «отсутствия возражений» истек в четверг, 23 июня 2021 года, в 18 ч 00 мин (по ЦЕВ), и никаких возражений не поступило. Таким образом, решения вышеуказанного совещания считаются принятыми. С соответствующей информацией можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН URL: www.unece.org/info/about-unece/executive-committeexcom/silence-procedure.html.