



---

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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Совещание по осуществлению стратегии****Комитета по внутреннему транспорту только****для правительственных делегатов с участием****председателей вспомогательных органов Комитета****Осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года****Записка секретариата****I. Введение**

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восемьдесят третьей сессии (Женева, 23–26 февраля 2021 года) рассмотрел документ ECE/TRANS/2021/3, в котором содержится информация о ходе осуществления Стратегии КВТ на период до 2030 года («Стратегия») в 2020 году и сформулированы последующие шаги для продолжения процесса осуществления.
2. КВТ положительно отметил усилия своих рабочих групп по согласованию деятельности со Стратегией КВТ. Комитет, в частности, предложил рабочим группам при поддержке секретариата осуществить рекомендованные дальнейшие шаги и тем самым способствовать реализации Стратегии. КВТ просил также секретариат следить за осуществлением последующих шагов и обновлять информацию о достигнутом прогрессе.
3. В настоящем документе представлены обновленные сведения о деятельности рабочих групп и секретариата, чтобы проинформировать КВТ о прогрессе, достигнутом в течение 2021 года (до конца октября). Добавленная информация о наработках в 2021 году выделена жирным шрифтом, а устаревшая информация вычеркнута.
4. Проект данного документа был согласован с Бюро, которое просило секретариат представить информацию о прогрессе, достигнутом в осуществлении Стратегии, на сессии с ограниченным участием в рамках восемьдесят четвертой сессии КВТ. Бюро также рекомендовало рабочим группам по мере необходимости обсуждать возможности, риски или проблемы, указанные в отношении конкретных конвенций и соглашений в рамках задачи 5.4 в таблице ниже.



## II. Состояние работы и последующие шаги

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>1 <b>Концепция:</b> Платформа ООН для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках</p>	<p>Признанию КВТ в качестве платформы ООН для внутреннего транспорта способствовали подготовка и распространение листовок, посвященных Стратегии, роли и влиянию КВТ, проведение совещания в рамках диалога со Всемирной метеорологической организацией (ВМО), извлечение уроков из опыта Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО) и сотрудничество с ними.</p>	<p>1. Продолжать разработку и распространение информации о Стратегии и подготовку внутренней (внутри ООН) и внешней (договаривающиеся стороны) кампании, которая будет включать в себя стратегические мероприятия, направленные на укрепление роли КВТ в качестве органа ООН по внутреннему транспорту, и в частности:</p>	<p>1–3. Секретариат КВТ с секретарями всех РГ</p>
<p>2 <b>Миссия:</b> Содействие развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей в области устойчивого развития в государствах — членах ЕЭК и ООН</p>	<p>ЕЭК, выполняя роль платформы для внутреннего транспорта, администрирует международные конвенции и соглашения, применяемые во всем мире (например, правила в области транспортных средств или опасных грузов) и отвечает за них, а также обслуживает органы ЭКОСОС, отвечающие за разработку рекомендаций, которые реализуются и соблюдаются во всем мире на всех видах транспорта.</p>	<p>– создать специальную веб-страницу, которая будет продвигать концепцию КВТ;</p> <p>– организовывать параллельные мероприятия на глобальных конференциях;</p> <p>– создать брошюру, посвященную транспортному профилю ЕЭК, с инфографикой и статистическими данными, подтверждающими эту глобальную роль;</p> <p>– создать брошюру, посвященную внутреннему транспорту и целям в области устойчивого развития (ЦУР), для распространения на важных глобальных конференциях.</p> <p>2. Провести сопоставление Отдела транспорта ЕЭК с ИКАО и ИМО, с тем чтобы показать их равнозначные ведущие роли соответственно для внутреннего транспорта, гражданской авиации и морского транспорта, и таким образом позиционировать КВТ в качестве ведущего органа ООН по внутреннему транспорту. Включить опыт</p>	
	<p><b>ЕЭК приняла участие в министерском сегменте Конференции высокого уровня ИКАО по COVID-19 и тем самым содействовала более широкому признанию роли КВТ в качестве Платформы ООН для внутреннего транспорта.</b></p>		
	<p><b>ЕЭК участвовала в качестве сопредседателя в тематическом совещании 6 «Устойчивый транспорт и устойчивые города» второй Глобальной конференции Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту (14–16 октября 2021 года, Пекин, Китай). Кроме того, в межучрежденческом докладе для второй Глобальной конференции по устойчивому транспорту, который стал одним из главных итогов работы Конференции, признается</b></p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p><b>ведущая роль КВТ/ЕЭК в области внутреннего транспорта и соответствующих правовых документов, находящихся в ведении КВТ/ЕЭК, наряду с инструментами ИКАО и ИМО в области гражданской авиации и, соответственно, морского транспорта.</b></p> <p><b>Была создана внутренняя целевая группа для осуществляемой в настоящее время разработки специальной веб-страницы (страниц) и брошюры (брошюр), посвященных концепции КВТ и транспортному профилю ЕЭК.</b></p>	<p>Отдела транспорта ЕЭК в обслуживании работы органов ЭКОСОС, занимающихся согласованием положений о перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, и то, как их рекомендации применяются ИКАО и ИМО.</p> <p>3. Продвигать роль Отдела транспорта ЕЭК как хранителя правовых документов ООН в области транспорта, в том числе по линии партнерств, и, в соответствующих случаях, подписывать меморандумы о сотрудничестве.</p>	
<b>3 Компоненты</b>			
3.1 КВТ как платформа ООН для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту	См. информацию, касающуюся задач 5.1–5.11		
3.2 КВТ как платформа ООН для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте	См. информацию, касающуюся задач 5.12–5.17		
3.3 КВТ как платформа ООН в области регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта	См. информацию, касающуюся задач 5.18–5.19		
3.4 КВТ в качестве платформы ООН для содействия обеспечению устойчивой	См. информацию, касающуюся задач 5.20–5.24		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
региональной и межрегиональной связанности и мобильности на внутреннем транспорте			
<b>4 Действия, предусмотренные в решении о принятии Стратегии</b>			
4.1 Привести планы работы РГ в соответствии со Стратегией	<p>Председатель КВТ и Директор Отдела транспорта направили председателям всех РГ и АК письмо от 26 июня 2019 года с просьбой о согласовании работы РГ со Стратегией.</p> <p>Секретариат провел для РГ презентации по Стратегии.</p> <p>РГ и АК должны были представить свои предложения по согласованию работы не позднее середины 2020 года.</p> <p>– WP.1 провела обзор своей деятельности в связи со Стратегией КВТ. В результате этого обзора WP.1 приняла неофициальный документ № 4 (март 2020 года). В этом документе указаны запланированные меры по согласованию деятельности Рабочей группы со Стратегией.</p> <p>– WP.5 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восьмидесяти второй сессии, пункт 47 документа ECE/TRANS/294). <b>В соответствии с принятым на восьмидесяти третьей сессии КВТ решением WP.5 было поручено вести работу по интермодальным пассажирским перевозкам в черте города и за его пределами.</b></p> <p>– WP.6: план работы уже в целом соответствует Стратегии в том смысле, что он направлен на совершенствование процессов сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения по транспорту. Кроме того, WP.6 способствует реализации всех ЦУР,</p>	<p><b>В соответствии с решением восьмидесяти третьей сессии КВТ «следующие шаги» определяют работу в поддержку осуществления Стратегии. Эти этапы могут быть скорректированы по решению КВТ на основе предложений, внесенных секретариатом в консультации с Бюро и РГ.</b></p> <p>Разработать исследовательский план согласования для рассмотрения КВТ (через Бюро КВТ) с целью охвата следующих несогласованных элементов:</p> <p>– экологичного транспорта, работа над которым будет осуществляться под руководством/рассматриваться одной из РГ (см. также задачу 5.23, пункт 5);</p> <p>– интермодальных пассажирских перевозок на других уровнях, помимо городского, работа над которыми будут осуществляться под руководством WP.5 вместе с работой по городским интермодальным пассажирским перевозкам.</p>	Секретариат КВТ и секретари всех РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>в частности задач 3.6, 9.1 и 11.2, путем получения точных и сопоставимых данных по соответствующим задачам ЦУР, позволяя оценивать прогресс.</p> <p><b>WP.6 утвердила в 2021 году обновленный круг ведения, в котором ее деятельность конкретно увязана со стратегией (ECE/TRANS/WP.6/2021/3 (подлежит утверждению КВТ), а также включила стратегию в свою программу работы (ECE/TRANS/WP.6/2021/6).</b></p>		
	<p>– WP.11 рассмотрела Стратегию КВТ на период до 2030 года на своей семьдесят шестой сессии (см. пункты 8–18 доклада ECE/TRANS/WP.11/243), одобрила проект рекомендаций КВТ и сочла, что ее работа уже полностью соответствует Стратегии КВТ.</p> <p><b>На своей семьдесят седьмой сессии WP.11 отметила работу по осуществлению стратегии Комитета на период до 2030 года и необходимые действия, перечисленные в документе ECE/TRANS/2021/3, с учетом обсуждения, состоявшегося на ее семьдесят шестой сессии. Любая делегация, желающая представить дополнительную информацию по пункту «Состояние работы и последующие шаги», может направить свои материалы в бюро WP.11 и секретариат до 15 января 2022 года, с тем чтобы их можно было довести до сведения восемьдесят четвертой сессии КВТ (22–25 февраля 2022 года).</b></p>		
	<p>– WP.15 рассмотрела Стратегию КВТ на период до 2030 года на своей сто седьмой сессии (см. пункты 9–15 доклада ECE/TRANS/WP.15/248), одобрила проект рекомендаций КВТ и сочла, что ее работа уже полностью соответствует Стратегии КВТ. Поскольку программа работы WP.15 охватывает программу работы WP.15/AC.1 и AC.2, ссылка на</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>согласование ее работы со Стратегией КВТ относится также к деятельности, осуществляемой АС.1 и АС.2. <b>На своей сто девятой сессии (май 2021 года) WP.15 с интересом отметила работу по осуществлению Стратегии Комитета на период до 2030 года и необходимые действия, перечисленные в документе ECE/TRANS/2021/3. Желающим делегациям было предложено направить Председателю свои замечания и предложения по дополнениям и поправкам к таблице «Состояние работы и последующие шаги». В указанный срок замечаний не поступило.</b></p>		
	<p>– WP.24 согласовала свою программу со Стратегией. WP.24 поддерживает комплексную интермодальную связанность для грузовых перевозок/мобильности. WP.24 подтвердила, что она не занимается вопросами интермодальной пассажирской мобильности. <b>WP.24 внесла на шестьдесят четвертой сессии (октябрь 2021 года) поправки в свой круг ведения (подлежат утверждению КВТ). Измененный круг ведения непосредственно касается поддержки WP.24 в осуществлении Стратегии КВТ и ее задач, относящихся к деятельности WP.24.</b></p>		
	<p>– WP.29 согласовал свою программу со Стратегией и в настоящее время занимается определением приоритетов деятельности в рамках своих шести вспомогательных рабочих групп (ECE/TRANS/WP.29/2020/01 и Rev.1).</p>		
	<p>– WP.30 на своей сто пятьдесят третьей сессии (октябрь 2019 года) рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2019/8 и исправление Corr.1 к нему, содержащие перечень задач, которые надлежит выполнить для согласования ее работы со Стратегией. Рабочая группа выразила свою готовность в принципе поддержать</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>осуществление стратегии и поэтому в предварительном порядке согласилась с предлагаемым графиком при условии проведения в любое время в будущем дальнейшей оценки (см. ECE/TRANS/WP.30/306, пункт 5).</p> <p>– SC.1 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией, а также реструктурировала свою повестку дня начиная со своей сто пятнадцатой сессии, с тем чтобы лучше отразить ее соответствие Стратегии (КВТ был проинформирован в ходе его восемьдесят второй сессии).</p> <p>– SC.2 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восемьдесят второй сессии).</p> <p><b>В качестве следующего шага SC.2 также обновила свой круг ведения для отражения согласования своей программы работы со Стратегией.</b></p> <p>– SC.3 привела свою программу работы в соответствие со Стратегией (КВТ был проинформирован в ходе восемьдесят второй сессии, см. пункт 112 документа ECE/TRANS/294). <b>В качестве следующего шага SC.3 предлагается обновить свой круг ведения для отражения согласования своей программы работы со Стратегией.</b></p> <p>Следует разработать последовательный план для согласования работы РГ.</p> <p><b>Несо согласованные элементы:</b></p> <p>— работа над интермодальными пассажирскими перевозками и мобильностью ведется WP.5 в городском контексте. КВТ, возможно, пожелает принять решение о том, чтобы просить WP.5 охватить интермодальные пассажирские перевозки за</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.2 При необходимости скорректировать Стратегию и ее приоритетные направления	<p>пределами городского контекста. WP.24 поддерживает такой подход; — руководство деятельностью в области экологичного транспорта как таковое не было поручено ни одной из РГ.</p> <p>Пандемия COVID-19 привела к возникновению многочисленных проблем в области международного внутреннего и городского транспорта, но на данный момент оценка ситуации в связи с COVID-19 не указывает на необходимость изменения Стратегии. Управление возможными мерами по ликвидации последствий COVID-19 может осуществляться в рамках приоритетных задач 5.5, 5.6, 5.9, 5.14, 5.15, 5.20, 5.22 и 5.23.</p>	Следить за развитием внутреннего транспорта и при необходимости предлагать корректировки Стратегии	Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ
4.3 Скорректировать правила процедуры КВТ	<p>Правила процедуры (ПП) и пересмотренный круг ведения КВТ были приняты КВТ в феврале 2020 года и, соответственно, феврале 2019 года. Последний, после его одобрения ЕЭК в апреле 2019 года, ожидает теперь рассмотрения на уровне ЭКОСОС. Секретариат направил информационные записки ключевым членам ЭКОСОС.</p> <p><b>Секретариат ЕЭК провел презентацию для членов ЭКОСОС, подготовил обновленные информационные записки и предоставлял государствам-членам общую поддержку в проведении обсуждений в рамках подготовки к сессии ЭКОСОС 2021 года, а в период после нее — в осуществлении соответствующих решений ЭКОСОС.</b></p> <p><b>На своей сто девятой сессии (май 2021 года) WP.15 изучила сравнение правил процедуры Рабочей группы и правил процедуры, принятых КВТ (ECE/TRANS/WP.15/2021/2). WP.15</b></p>	Поощрять и поддерживать положительное рассмотрение КВ на уровне ЭКОСОС	Секретариат КВТ



Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.4 Содействовать осуществлению Стратегии	<p>пришла к выводу, что срочной необходимости в изменении ее правил процедуры нет. См. доклад ECE/TRANS/WP.15/253, пункт 58.</p> <p>WP.11 приняла к сведению пункт 18 доклада Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в документе ECE/TRANS/294 о правилах процедуры рабочих групп. Стремясь привести правила, регулирующие участие в сессиях и принятие поправок, в соответствие с правилами, недавно принятыми для КВТ, WP.11 поручила секретариату подготовить к следующей сессии сравнение правил процедуры Комитета и Рабочей группы, регулирующих эти вопросы.</p>	<p>Выполнять план согласования Стратегии в рамках РГ после его принятия КВТ в 2021 году. Это будет осуществляться посредством внутренней координации Координация и проведение регулярных совещаний продолжатся в целях обеспечения полной согласованности и осуществления Стратегии; это может включать в себя совещания (виртуальные) с председателями РГ и Председателем КВТ для согласования общих мероприятий или задач</p>	Секретариат КВТ и секретари всех РГ
4.5 Скорректировать, при необходимости, организацию ежегодной сессии КВТ	<p>Повестка дня КВТ была скорректирована в соответствии с приоритетами Стратегии и планом действий. Существующие пункты повестки дня были переупорядочены, чтобы отразить приоритеты Стратегии, и были добавлены новые пункты повестки дня.</p> <p>См. также задачи 5.18 и 5.19</p>	<p>Продолжить вместе с Бюро рассмотрение вопроса о последующих корректировках в организации сессии КВТ для дальнейшей поддержки осуществления Стратегии и принятия решений на уровне КВТ</p>	Секретариат КВТ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
4.6 Проводить консультации и налаживать отношения сотрудничества с другими региональными комиссиями ООН	<p>Отдел транспорта активно сотрудничает с другими региональными комиссиями (РК) ООН. Директор Отдела транспорта проинформировал коллег из других РК о Стратегии и предлагаемом сотрудничестве. Отдел транспорта вовлекает другие РК в свои проекты/инициативы: проект СРООН по разработке показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) и меры реагирования/инициатива в связи с COVID-19, включая разработку Платформы по мониторингу ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19, в которой участвуют все РК; а также такие мероприятия в области безопасности дорожного движения, как обследования состояния безопасности дорожного движения. ЕЭК и ЭСКАТО также сотрудничают в области развития евро-азиатских транспортных связей.</p> <p>Отдел транспорта ЕЭК и ЭСКЗА совместно работают над созданием Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры.</p> <p><b>ЭКА, ЭСКАТО и ЭСКЗА приняли участие в восьмидесяти третьей сессии КВТ. ЭСКАТО представила КВТ обновленную информацию о деятельности в области внутреннего транспорта в регионе ЭСКАТО в рамках диалога КВТ с РК ООН о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом.</b></p> <p><b>Все РК ООН приняли участие в межрегиональных консультациях по устойчивой связанности транспортной инфраструктуры, для которых был выделен пункт повестки дня в рамках тридцати четвертой ежегодной сессии WP.5, состоявшейся в сентябре 2021 года. WP.5 приветствовала эти консультации, «которые содействовали осуществлению</b></p>	Продолжать и расширять сотрудничество с другими РК	Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретариатами соответствующих РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>стратегии КВТ и, в частности, ее компонента “Межрегиональная транспортная связанность”, и предложила секретариату продолжать такие консультации по конкретным темам, представляющим интерес на межрегиональном уровне, и содействовать их проведению в сотрудничестве, насколько это возможно, с другими РК ООН, а также другими региональными/межрегиональными организациями и соответствующими проектами».</p>		
<b>5 Действия, включенные в перечень приоритетов</b>			
5.1 Обслуживать правовые документы и обеспечивать административное управление ими	<p>Соответствующие РГ/АК осуществляют административное управление правовыми документами, входящими в их сферу компетенции. В рамках этой работы РГ оценивают и/или рассматривают правовые документы, входящие в их сферу компетенции: например, WP.30 на своей сто пятьдесят четвертой сессии приступила к оценке 17 относящихся к ее ведению правовых документов, в том числе, в частности, на предмет возможного внесения поправок в них (см. ECE/TRANS/WP.30/308, пункт 6, и ECE/TRANS/WP.30/2020/1).</p> <p><b>SC.2 продолжает изменять и обновлять СМЖЛ, чтобы обеспечить его соответствие текущим требованиям. Четвертый пересмотренный вариант СМЖЛ был недавно выпущен и теперь сопровождается документом, объясняющим преимущества вступления в него в качестве договаривающейся стороны и порядок вступления.</b></p> <p><b>WP.24 приняла поправки к СЛКП:</b></p> <p>– в октябре 2020 года в соответствии с предложениями Австрии, Чехии, Германии, Греции и Хорватии; и</p> <p>– в октябре 2021 года в соответствии с предложениями</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Продолжать обеспечивать административное управление правовыми документами и по мере необходимости вносить в них поправки, что также включает в себя обзор, оценку и предлагаемые обновления и модернизацию, а также стратегию обеспечения присоединения новых договаривающихся сторон и повторного осуществления.</li> <li>2. Работать над обеспечением мандата Генеральной Ассамблеи и ЭКОСОС на перевод документации, касающейся правовых документов глобального значения, на все шесть официальных языков ООН.</li> <li>3. Продолжать сотрудничество в целях обеспечения согласованности между конкретными правовыми документами.</li> <li>4. Продолжать выносить рекомендации по осуществлению правовых документов и изучать пути</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Секретари РГ/АК</li> <li>2. Секретариат КВТ</li> <li>3–4. Секретари соответствующих РГ/АК</li> </ol>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p><b>Хорватии, Грузии (за исключением поправки к С–Е 99), Польши и Российской Федерации. Поправки от Грузии и Польши обеспечат дальнейшее соответствие между СЛКП и СМЖЛ.</b></p>	<p>усиления контроля за их применением.</p>	
	<p><b>WP.24 учредила на своей шестьдесят четвертой сессии в октябре 2021 года механизм мониторинга осуществления Конвенции. С этой целью WP.24 решила, что в ГИС будет включен перечень линий СЛКП и соответствующих объектов для мониторинга достигнутых показателей в сравнении с показателями, определенными в СЛКП.</b></p>		
	<p><b>WP.29/АС.4 способствовал принятию поправок к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств 1997 года, включающих различные определения и введение элементов для дальнейшего совершенствования процедур испытаний.</b></p>		
	<p><b>Начиная со своей сто пятьдесят четвертой сессии (февраль 2020 года) WP.30 приступила к рассмотрению каждого из семнадцати правовых документов, находящихся в сфере ее компетенции, оценивая их текущую актуальность и потенциал для расширения (эта деятельность продолжается).</b></p>		
	<p><b>На своей сто пятьдесят восьмой сессии (октябрь 2021 года) WP.30 подтвердила, что это было полезное мероприятие, которое выявило проблемы в применении различных правовых документов, что привело к пересмотру их актуальности на национальном уровне, причем в некоторых случаях вплоть до денонсации. Хотя было установлено, что некоторые правовые документы утратили свою актуальность или,</b></p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>как представляется, уступили место более новым правовым актам, разработанным под эгидой Организации Объединенных Наций или других международных организаций, таких как, в частности, Всемирная таможенная организация (ВТамО), Рабочая группа полагала, что от этих правовых документов отказываться пока не следует, поскольку они послужили основой для недавно разработанных правовых документов и, следовательно, сохраняют свою значимость. В то же время и именно по этой же причине WP.30 сочла, что нет оснований или что может быть даже рискованно изменять или приводить эти документы в соответствие с нынешними реалиями, поскольку это может подорвать структуру более позднего законодательства, которое на них базируется.</p>		
	<p>WP.30 полагала, что эту работу следует считать завершенной, и поручила секретариату сообщить об этом Комитету по внутреннему транспорту на его сессии в феврале 2022 года (проект документа ECE/TRANS/WP.30/316, пункты 8–9).</p>		
	<p>WP.29/AC.4 работает над рамочным документом для модели постоянного соответствия транспортных средств требованиям безопасности и экологичности.</p>		
	<p>SC.3 и SC.3/WP.3 продолжили сбор информации об осуществлении СМВП. Последнее обновление было принято в 2017 году и вступило в силу в 2018 году. «Дорожные карты» по присоединению к СМВП и по принятию и осуществлению резолюции № 40 были приняты в 2018–2019 годах.</p>		
	<p>В рамках мер по облегчению понимания и осуществления правовых документов РГ/АК</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>пытаются обеспечить наличие глобальных документов на всех шести официальных языках ООН.</p> <p>Соответствующие РГ/АК ведут совместную работу по обеспечению необходимой согласованности между конкретными правовыми документами, например WP.15 и WP.29 в отношении Правил №105, касающихся транспортных средств предназначенных для перевозки опасных грузов, или WP.15 и WP.1 в отношении дорожных знаков, относящихся к опасным грузам.</p> <p>Соответствующие РГ издадут рекомендации по усилению согласования национальных законов с правовыми документами (например, WP.15 рекомендовала согласовать национальные законы о перевозке опасных грузов с ДОПОГ в целях содействия эффективному осуществлению ДОПОГ и повышению безопасности дорожного движения. Она призвала КВТ принять эту рекомендацию).</p> <p><b>Резолюция СР.6 была обновлена WP.29/АС.4 с включением технических положений о придорожных технических осмотрах, которые требуют постоянного поддержания транспортных средств индивидуального пользования в надлежащем рабочем состоянии, т. е. также в периоды между обязательными осмотрами. WP.29/АС.4 ввел систему оценки риска для операторов на основе данных, полученных в результате деятельности по проведению проверок.</b></p> <p><b>В соответствии с решением сто девятой сессии WP.15 (май 2021 года) секретариат подготовил пересмотренный вариант «дорожной карты» для присоединения к ДОПОГ и его осуществления (ECE/TRANS/WP.15/2021/15). На своей сто десятой сессии WP.15 внесет поправки в предложенный проект с соответствующими замечаниями</b></p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p><b>и доработает его, после чего запросит у КВТ мандат на его публикацию в электронном формате.</b></p> <p><b>WP.15 продолжит свое сотрудничество с WP.1 и WP.29 в целях обеспечения согласованности между конкретными правовыми документами.</b></p>		
5.2 Внести изменения в КВ КВТ (к 2020 году)	См. информацию, касающуюся задачи 4.3		Секретариат КВТ
5.3 Внести поправки в правовые документы с географическими и процедурными барьерами (к 2025 году)	<p>Соглашение ДОПОГ: слово «Европейское» исключено из названия соглашения. Хотя это соглашение уже было открыто для присоединения всех государств — членов ООН, предполагается, что эта поправка может облегчить присоединение к нему тех государств, для которых слово «европейское» может быть воспринято как препятствие. Эта поправка вступит в силу 1 января 2021 года.</p> <p><b>Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств 1997 года: из преамбулы Соглашения исключена ссылка на дорожное движение «в Европе» на основе поправки 2019 года, с тем чтобы подчеркнуть глобальный охват данного Соглашения.</b></p> <p>WP.1 уже неофициально отклонила изменения к положениям о соответствии установленным требованиям в «Европейских соглашениях», дополняющих обе конвенции 1968 года. Тем не менее до 2025 года WP.1 проведет дальнейшее обсуждение вопроса о внесении поправок в заключительные положения этих и других правовых документов.</p> <p><b>На своей сто шестнадцатой сессии SC.1 выразила поддержку относительно официального представления одной из</b></p>	<p>Определить правовые документы, чьи географические или процедурные барьеры могут быть устранены в целях открытия соответствующего документа для глобального присоединения, и включить их в планы действий</p>	Секретари РГ/АК

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>договаривающихся сторон Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), предложения по поправкам к статье 14, с тем чтобы открыть возможность присоединения к этому соглашению на глобальном уровне.</p>		
	<p>SC.1 начала обсуждение вопроса о целесообразности открытия Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) для присоединения государств, не являющихся членами ЕЭК. Для содействия дальнейшему обсуждению на сто семнадцатой сессии SC.1 секретариат предложит представителям других региональных комиссий ООН предоставить информацию об их эквивалентных региональных соглашениях.</p>		
	<p>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. В ходе проведенного обзора целевая группа не выявила ни одной дополнительной конвенции, географические или процедурные барьеры которой можно было бы устранить, чтобы открыть ее для глобального присоединения:</p>		
	<p>– соответствующие конвенции уже имеют глобальный охват, или</p>		
	<p>– они являются протоколами к конвенциям с глобальным охватом и поэтому вводят специальные региональные положения, основанные на глобальных положениях, или</p>		
	<p>– они были созданы для достижения конкретной региональной цели, как, например, инфраструктурные соглашения для определения</p>		



Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.4 Провести обзор взаимосвязи существующих правовых документов и вынести рекомендации (к 2022 году)	<p>плана развития региональной сети, или</p> <p>– обсуждение процесса открытия соответствующего документа состоялось в рамках соответствующей рабочей группы (со ссылкой, например, на обсуждение в SC.1 относительно ЕСТР).</p> <p><b>На своей шестидесятой четвертой сессии SC.3 обменялась информацией о воздействии вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство и сочла желательным провести оценку конвенций и соглашений, находящихся в ведении ЕЭК, а также резолюций ЕЭК в области внутреннего водного транспорта с точки зрения готовности к аналогичным ситуациям.</b></p> <p><b>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. Целевая группа определила ряд следующих возможностей, проблем или рисков в отношении конкретных конвенций:</b></p> <p>– <b>Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года: возможность — цифровизация;</b></p> <p>– <b>Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 год): возможность — цифровизация таможенных талонных книжек (Carnet de Passage en Douane (CPD));</b></p> <p>– <b>Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года:</b></p>	<p>Рассмотреть в тематических блоках вопросов по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, интермодальный) взаимосвязь между существующими правовыми документами и вынести рекомендации. Если это необходимо и будет сочтено целесообразным для стратегических целей или в силу требований участников сектора, вынесение таких рекомендаций, их принятие и их возможное осуществление могут иметь место на более ранних этапах</p>	Секретари РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>риск — ПМАКС разрабатывает новые принципы классификации внутренних водных путей, что может иметь последствия в будущем;</p> <p>– Конвенция об обмере судов внутреннего плавания от 15 февраля 1966 года: возможность — цифровизация мерительного свидетельства;</p> <p>– Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 года: возможность — цифровизация свидетельств о регистрации и судовых регистров;</p> <p>– Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС): возможность — Конвенцией не охвачены свежие фрукты и овощи; другие важные скоропортящиеся товары, такие как вакцины и лекарственные препараты, в целом не охвачены;</p> <p>– инфраструктурные соглашения: возможность — создание механизма мониторинга осуществления, если таковой еще не существует;</p> <p>– Конвенция о дорожном движении 1968 года: пробел — правила для автоматизированного вождения (обсуждение продолжается в рамках WP.1);</p> <p>– Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года: возможность — компьютеризация Конвенции в отношении знаков, сигналов и разметки (компьютеризация для знаков разработана, но еще не завершена, предстоит доработка предложения по поправкам), компьютеризация сигналов и разметки еще не началась;</p> <p>– Протокол о разметке дорог 1973 года: возможность —</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.5 Определить дополнительные необходимые правовые документы	<p><b>компьютеризация Протокола в отношении разметки;</b></p> <p>– Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года: пробел — не охвачены узлы пассажирских перевозок (эквивалент СЛКП для пассажирских перевозок). Не охвачены технические параметры сигнализации/ безопасности (в 2021 году была создана Группа экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок).</p> <p>Учитывая, что возможности, риски или пробелы зависят от конкретного документа, КВТ может предложить, при необходимости, своим отдельным РГ провести работу по использованию возможностей или устранению пробелов или рисков, если такая работа еще не начата.</p> <p>В рамках этого приоритетного направления обсуждается потребность в инструментах, поддерживающих существующие правовые документы. Рассматриваются такие инструменты, как облегчение выдачи виз профессиональным водителям или облегчение процедур пересечения границы в чрезвычайных ситуациях, включая пандемии.</p> <p><b>SC.2 инициировала создание Группы экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок (одобрено КВТ в 2021 году) с целью определения правового инструмента, который может быть разработан для дальнейшего содействия перераспределению пассажирских перевозок с других видов транспорта на железнодорожный транспорт.</b></p> <p><b>В ответ на вспышку пандемии COVID-19 и ее воздействие на</b></p>	Продолжать дискуссию на основе анализа, о котором идет речь в задаче 5.4	Секретари соответствующих РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p><b>международные перевозки в соответствии с поручением КВТ на его сессии в 2020 году «провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии» под эгидой WP.5 была создана неофициальная многопрофильная консультативная группа по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19. В 2020 году были проведены две виртуальные сессии (9 июня и 8 сентября), в которых приняли участие должностные лица, представлявшие министерства транспорта, экономики, здравоохранения и таможенные комитеты из более чем 40 стран региона ЕЭК. Материалы соответствующих совещаний консультативной группы были включены во всеобъемлющий доклад, который был представлен КВТ на его восемьдесят третьей сессии (ECE/ TRANS/2021/4). КВТ продлил работу консультативной группы еще на один год до февраля 2022 года, высказав просьбу об активизации сотрудничества между рабочими сторонами, а также между КВТ и другими специализированными учреждениями системы ООН. С этой целью в июне 2021 года была проведена третья виртуальная сессия с участием ИКАО и ИМО. Основное внимание на обсуждениях было уделено выявлению общих черт и извлеченных уроков в опыте преодоления последствий пандемии COVID-19 и многочисленных трудностей в (под)секторах морского, воздушного и внутреннего</b></p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>транспорта. В работе третьей сессии консультативной группы участвовали председатели и заместители председателей различных рабочих групп по конкретным видам транспорта, включая SC.3 и WP.24, что позволило провести широкий обмен мнениями между секторами. Рекомендации и предложения были внесены в пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.5/2020/10 (Rev.1) для рассмотрения на тридцать четвертой сессии WP.5 в сентябре 2021 года. WP.5 приняла к сведению рекомендации для возможных дальнейших действий и «поручила секретариату подготовить официальный документ, включающий разработанные к настоящему времени рекомендации, а также предлагаемый план действий по их реализации и разработать концептуальную записку для дальнейшего обмена информацией и возможного планирования действий в чрезвычайных ситуациях для железнодорожного, а также автомобильного и внутреннего водного транспорта к предстоящей сессии КВТ». WP.5 поручила также секретариату повышать осведомленность о важной роли, которую работники транспорта играют в поддержании работоспособности цепей поставок во время пандемий и других чрезвычайных ситуаций, и необходимости обеспечивать их приоритетный доступ к системам здравоохранения.</p> <p>ДОПОГ уже предусматривает взаимное признание соглашений и свидетельств, а многосторонние соглашения доказали свою эффективность в чрезвычайных обстоятельствах, таких как вспышка COVID-19.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.6 Завершить разработку трех новых правовых документов</p> <p>Изучить возможности для разработки новых правовых документов (с 2020 года)</p>	<p>Для рассмотрения правовых документов в контексте этой задачи была создана внутренняя целевая группа. Будет организовано коллективное обсуждение для изучения областей или вопросов, помимо тех, которыми уже занимаются конкретные РГ, для которых могут быть разработаны правовые документы в интересах различных стран и для содействия устойчивому развитию транспортного сектора.</p> <p>Конвенция о пассажирах железнодорожного транспорта была принята КВТ в феврале 2019 года; работа над ЕЖП была продлена до конца 2020 года для выполнения мандата и, возможно, подготовки проекта конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов.</p> <p><b>Работа над ЕЖП продолжается: доклад о выполнении текущего мандата должен быть представлен SC.2 в ноябре 2021 года.</b></p> <p>SC.1 возобновила обсуждение проекта соглашения ОмниБУС на своей сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года и добилась прогресса по ряду нерешенных вопросов. <b>В связи с нарушениями обычных рабочих процессов, вызванных пандемией COVID-19 в 2020 году, запланированные неофициальные совещания Председатель SC.1 продолжает работать с Российской Федерацией, Турцией и Швейцарией над решением для решения оставшихся вопросов по проекту текста не состоялись. В ноябре 2020 года Турция и Швейцария в отдельных сообщениях уведомили секретариат о том, что они не будут продолжать обсуждение проекта соглашения. В свете этих событий, а также проблем, создаваемых пандемией COVID-19 для пассажирских перевозок, SC.1 (на своей сто шестнадцатой сессии) решила сохранить этот пункт в своей</b></p>	<p>1. Продолжать процессы доработки ЕЖП и соглашения ОмниБУС.</p> <p>2. Организовать коллективное обсуждение с целью изучения возможностей для разработки новых правовых документов для внутреннего транспорта.</p>	<p>1. Секретарь SC.1 (сопровождающий Председателя SC.1) и секретарь SC.2/EGURL</p> <p>2. Секретари соответствующих РГ при участии секретариата КВТ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p><b>повестке дня, но приостановить дальнейшие обсуждения по этой теме до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность более полного восстановления (т. е. до 2023 или 2024 года).</b></p> <p>В рамках WP.1 рассматривается новый правовой документ об автоматизированном вождении (см. также задачу 5.17).</p> <p>Следует продолжать рассмотрение вопроса о новых правовых документах.</p>		
5.7 Подготовить комплексный план по наращиванию потенциала (к 2020 году)	<p>План действий по развитию потенциала КВТ (2020–2025 годы), содержащийся в документе ECE/TRANS/2020/18, был принят КВТ на его восемьдесят второй сессии (февраль 2020 года).</p>	<p>Осуществлять план действий по развитию потенциала при условии наличия ресурсов</p>	<p>Региональный советник со всеми сотрудниками Отдела</p>
5.8 Корректировать/обновлять существующие учебные материалы (с 2020 года)	<p>Утвержден проект СРООН по разработке платформы электронного обучения. Этот проект направлен на обзор, обновление и интеграцию, при необходимости, доступных учебных материалов по правовым документам ООН в области внутреннего транспорта, разработку некоторых новых материалов для платформы электронного обучения, а также тестирование платформы в странах-бенефициарах.</p> <p><b>Работа над подготовкой платформы электронного обучения продолжается, дорабатывается ее структура и активно ведется подготовка стартовых учебных курсов. В настоящее время планируется открыть платформу на сессии КВТ в феврале 2022 года.</b></p>	<p>1. Вести осуществление проекта <del>в ожидании перечисления средств и привлечением консультантов.</del></p> <p>2. Корректировать/обновлять существующие учебные материалы.</p>	<p>1. Ответственный сотрудник при поддержке всего персонала Отдела</p> <p>2. Весь персонал Отдела при координации со стороны регионального советника</p>
5.9 Подготовить новые учебные материалы, стандарты и критерии компетентности (с 2022 года)	<p>При условии наличия внебюджетного финансирования будут разработаны новые учебные материалы.</p> <p>Дополнительные стандарты и критерии компетентности должны быть также разработаны в рамках РГ в форме руководств, поправок</p>	<p>1. Приступить к осуществлению проектов при условии наличия внебюджетного финансирования.</p> <p>2. Продолжить разработку руководств, стандартов и критериев компетентности в рамках РГ.</p>	<p>1. Персонал отдела при поддержке регионального советника</p> <p>2. Секретари РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.10 Разработать учебные курсы (с 2019 года)	<p>к правовым документам или новых правовых документов.</p> <p><b>WP.24 разработала и опубликовала Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики (дополнительная информация приведена в задаче 5.20).</b></p> <p><b>Информация о воздействии вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство, собранная SC.3 и SC.3/WP.3, была передана и отражена в публикации «Интермодальные перевозки в эпоху COVID-19 — практика, инициативы и меры реагирования».</b></p>	Обсудить соглашения о партнерстве в целях разработки/проведения курсов при условии наличия внебюджетного финансирования	Региональный советник при поддержке секретариата КВТ и секретарей соответствующих РГ
5.11 Разработать показатели (с 2019 года)	<p>Осуществляется проект <b>Осуществление проекта СРООН, касающийся касающегося</b> показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), <b>в сотрудничестве с ЭСКЗА и ЭКЛАК приближается к заключительному этапу. Эти</b> показатели должны охватывать три основополагающие элемента устойчивого развития. Они призваны измерять уровень связанности для автомобильного и железнодорожного транспорта, внутренних водных путей, а также интермодальных перевозок. <b>Для содействия использованию показателей государствами-членами в стадии разработки находится онлайн-инструмент сбора данных.</b> В рамках проекта был разработан набор из 215 показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта. Этот набор служит для стран инструментом оценки</p>	Завершить проект ПУСИВТ, а также способствовать популяризации и распространению показателей для широкого применения в координации с КВТ и в соответствии с его решениями	Секретарь WP.5



Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.12 Расширить глобальное участие в работе WP.1 и WP.29 и сотрудничество между ними	<p>степени внешней связанности их инфраструктуры с точки зрения перевозок, логистики, эксплуатационной совместимости, процедур пересечения границ и торговых процессов.</p> <p>Для содействия использованию показателей государствами-членами идет разработка курса электронного обучения и онлайн-инструмента сбора данных.</p> <p>WP.1 и WP.29 постоянно сотрудничают и обмениваются мнениями посредством проведения регулярных совместных совещаний и подготовки совместных материалов, например общего набора терминов для автоматизированного вождения.</p> <p><b>Председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) участвует в совещаниях WP.1 для обмена информацией о текущей деятельности и эволюции планируемого регулирования в свете прогрессивного развития бортовых технологий транспортных средств.</b></p> <p><b>WP.1 предложила председателю GRVA провести в 2022 году (совместно с GRVA и/или WP.29) совместное мероприятие, с тем чтобы специалисты по безопасности дорожного движения могли обмениваться мнениями и опытом в связи с последними достижениями, являющимися результатом стремительного технического прогресса. Предложение подлежит принятию GRVA и/или WP.29.</b></p>	Продолжать тесное сотрудничество	Секретари WP.1 и WP.29
5.13 Обновить ДЕТА и обеспечить ее хостинг в ЕЭК (с 2022 года)	<p>ДЕТА функционирует с начала 2020 года. В настоящее время ее хостинг обеспечивается Германией в качестве взноса в натуральной форме. Еще два модуля ДЕТА (Уникальный идентификатор (УИ) и Декларация о соответствии (ДоС)) находятся в стадии разработки и финансируются за счет взносов</p>	Продолжать усилия по обновлению ДЕТА и обеспечению ее хостинга в ЕЭК	Секретарь WP.29

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.14 Содействовать присоединению к e-CMR и обеспечению ее функционирования (с 2019 года)	<p>в натуральной форме со стороны неправительственных заинтересованных сторон (МКТОТ, МОПАП, КСАОД).</p> <p>До настоящего времени Пятый комитет не утвердил финансирование хостинга ДЕТА в ЕЭК из РБ.</p> <p>SC.1 на своей сто четырнадцатой сессии (октябрь 2019 года) сформировала неофициальную группу экспертов по e-CMR для подготовки, при поддержке секретариата, документа с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для обеспечения функционирования e-CMR, который будет представлен на одной из будущих сессий КВТ. <b>Ожидается, что этот документ поможет повысить осведомленность об e-CMR и будет способствовать присоединению к ней. Документ был завершен и представлен на сто шестнадцатой сессии SC.1. SC.1 приняла к сведению информацию и выводы, содержащиеся в документе, и представила его на рассмотрение КВТ на его восемьдесят четвертой сессии. SC.1 решила также создать официальную группу экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний период (2022 и 2023 годы) для обсуждения и, по возможности, согласования требований статьи 5 Дополнительного протокола, касающегося e-CMR, и просит КВТ и Исполком одобрить создание такой группы экспертов.</b></p>	<p>1. Продолжать внедрение e-CMR.</p> <p>2. Вести осуществление проекта e-CMR для выбранных стран при финансировании со стороны ИБР и способствовать присоединению этих стран к e-CMR.</p>	1–2. Секретарь SC.1
	<p>В марте 2020 года Исламский банк развития (ИБР) одобрил финансирование проекта, направленного на содействие присоединению Азербайджана, Афганистана, Ирана (Исламская Республика), Казахстана, Кыргызстана, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана, Турции и Узбекистана к e-CMR.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.15 Обеспечивать постепенное развитие системы e-TIR, ведущее к возможному полному внедрению системы e-TIR к 2023 году при условии вступления в силу нового приложения 11 к Конвенции МДП	<p>Проект будет включать проведение двух рабочих совещаний по наращиванию потенциала и найму консультанта для разработки технических спецификаций, которые будут использоваться соответствующими странами для внедрения системы электронных накладных.</p> <p>Новое приложение 11 и соответствующие поправки к Конвенции МДП, касающиеся e-TIR, были приняты договаривающимися сторонами Конвенции МДП в ходе февральской сессии Административного комитета в 2020 году. <del>Ожидается, что новое приложение вступит в силу в мае 2021 года.</del> Новое приложение вступило в силу <del>в мае</del> <b>25 мая</b> 2021 года. Параллельно с этим секретариат разработал программное обеспечение, которое будет содействовать осуществлению нового приложения 11, — так называемую «международную систему e-TIR», основанную на последней версии спецификаций e-TIR, <b>включая всю вспомогательную документацию, необходимую для осуществления проектов подключения.</b> Секретариат предложил договаривающимся сторонам приступить к подключению своих национальных таможенных систем к международной системе e-TIR. На данный момент двадцать <del>шесть</del> <b>договаривающихся сторон одна договаривающаяся сторона</b> положительно <del>ответили</del> <b>ответила</b> на это предложение, <b>а семь договаривающихся сторон начали проект подключения своих таможенных информационных систем к международной системе e-TIR. Эти проекты подключения обеспечили возможность взаимодействия. Таким образом, взаимодействие</b> таможенных систем посредством ООН стало возможным задолго до целевого 2023 года.</p>	<p>1. Обеспечить, чтобы новое приложение 11 вступило в силу в 2021 году — <b>выполнено (см. Состояние работы).</b></p> <p>2. Поощрять договаривающиеся стороны МДП к подключению их национальных таможенных систем к международной системе e-TIR в течение 2020 и 2021 годов.</p> <p>3. Содействовать наиболее эффективному и действенному подключению новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС) к международной системе e-TIR.</p> <p>4. Содействовать внедрению международной системы e-TIR для распространения системы МДП на такие транспортные операции, как интермодальные перевозки или перевозка посылок в рамках электронной торговли.</p>	1–4. WP.30 и секретариат МДП

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.16 Выявлять новые технологии и обеспечивать стимулирование и содействие их внедрению в области железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, дорожной мобильности, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года</p>	<p>В рамках WP.5 и проекта, финансируемого ИБР, была разработана Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ), функционирующая на базе ГИС. Основные цели работы МОМТИ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– обеспечивать размещение и интеграцию всей информации/данных, касающихся транспортной инфраструктуры/коридоров/проектов и т. д., которые разрабатываются и создаются Отделом, включая все соглашения (СМА, СМЖЛ и т. д.) по проектам транспортной инфраструктуры (ЕАТС, ТЕА и ТЕЖ и т. д.) и доклады групп экспертов (адаптация к изменению климата, сравнительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры);</li> <li>– служить в качестве электронного регионального инструмента для обеспечения связанности всех инициатив в области транспортных коридоров/сетей, особенно вдоль евро-азиатских коридоров (ТРАСЕКА, ЦАРЭС) и не только (ЭСКЗА); и</li> <li>– служить в качестве виртуального рынка для привлечения финансирования национальных, региональных и межрегиональных проектов и услуг в области транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии предложила заинтересованным сторонам (включая национальные правительства и многосторонние банки развития) принять участие в процессе тестирования МОМТИ. Она предложила секретариату оказать необходимую помощь национальным делегатам и представителям других заинтересованных сторон в проведении тестирования, в том числе путем предоставления специальных учетных записей</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. В соответствии с решением КВТ продолжать работу по превращению Обсерватории в инструмент, объединяющий работу Комитета по внутреннему транспорту и Отдела в области транспортной связанности и содействующий межрегиональной транспортной связанности и финансированию новых проектов в области транспортной инфраструктуры.</li> <li>2. Обновлять инструмент СМЖЛ/СЛКП, касающийся параметров инфраструктуры.</li> <li>3. Продолжать рассматривать и поддерживать технические/технологические разработки в области перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также интермодальных перевозок.</li> <li>4. Работать над цифровизацией Кодекса ГТЕ.</li> <li>5. Продолжать работу в области телематики под эгидой Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Секретарь WP.5</li> <li>2. Секретарь SC.2 и WP.24</li> <li>3. Секретари SC.1, SC.2, SC.3, WP.5 и WP.24</li> <li>4. Секретарь WP.24</li> <li>5. Секретарь WP.15/AC.1</li> </ol>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>для тестирования. Она также поручила секретариату информировать Бюро КВТ и Комитет о разработке МОМТИ и возможных результатах тестирования после его завершения.</p>		
	<p><b>SC.2 рассматривает возможность внедрения центра наблюдения за инновациями в железнодорожной отрасли для отслеживания ключевых инноваций в секторе.</b></p>		
	<p>—служить в качестве инновационного инструмента, облегчающего финансирование новых проектов в области транспортной инфраструктуры путем установления контактов между правительствами, <b>объявившими о потребности в таких проектах,</b> и международными финансовыми учреждениями (МФУ).</p>		
	<p>Соответствующие РГ изучают возможности ускорения создания сетей категории Е и соответствующих объектов в рамках инфраструктурных соглашений (например, WP.24 — в отношении СЛКП) на платформе ГИС.</p>		
	<p>SC.2 и WP.24 также рассматривают вопрос об обновлении и модернизации совместного инструмента СМЖЛ/СЛКП по параметрам инфраструктуры. <b>WP.24 работает над созданием перечня линий СЛКП и соответствующих объектов в ГИС. Такой перечень должен быть составлен, по возможности, к октябрю 2023 года.</b></p>		
	<p>WP.5 выпустила в рамках своей серии «Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах» публикацию «Мобильность как услуга».</p>		
	<p>WP.24 регулярно обсуждает технические/технологические и организационные меры в области интермодальных грузовых перевозок и логистики в целях</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>содействия дальнейшей оптимизации в этой области.</p> <p>WP.24 работает над переводом в цифровой формат Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ), с тем чтобы практика безопасной и надежной упаковки грузов стала доступной с помощью мобильного приложения.</p> <p>Работа в области телематики для перевозки опасных грузов ведется под эгидой Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. По просьбе Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ были утверждены и размещены на веб-сайте ЕЭК<sup>1</sup> руководящие принципы, касающиеся использования электронного обмена данными для выполнения требований МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в отношении документации. Продолжается деятельность по разработке и внедрению соответствующих веб-сервисов, интерфейсов и коммуникационной архитектуры, поддерживающей обмен данными.</p> <p>WP.29 выявляет новые технологии для колесных транспортных средств и содействует их внедрению на основе своих рабочих групп путем согласования технических требований и управления своей экосистемой в отношении официального утверждения типа и взаимного признания свидетельств, а также обеспечивая поддержку нормативной деятельности стран, использующих самосертификацию. WP.29 также наблюдает за деятельностью неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам, уделяя особое внимание интеграции транспортных средств в их интеллектуальную среду и информируя WP.29 о технологических достижениях в смежных с колесными</p>		

<sup>1</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR\\_Guidelines\\_Telematics\\_e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_e.pdf).

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
	<p>транспортными средствами секторах.</p> <p>Рабочая группа WP.29 по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) является основным органом, занимающимся вопросами внедрения передовых технологий и инноваций в области дорожных транспортных средств. GRVA активно занимается технологиями, которые, по всей вероятности, действительно выйдут на рынок, уделяя особое внимание тем из них, которые влияют на безопасность, надежность и связанность.</p> <p>Другие РГ также занимаются инновациями, но менее системно. Так, GRSG, как ожидается, разработает технические требования, поддерживающие каршеринг, в целях содействия интеграции транспортных средств в стратегии мультимодальных перевозок.</p> <p>В рамках своих ежегодных сессий SC.1 служит государствам-членам платформой для обмена информацией и представления инициатив по цифровизации дорожных систем или дорожной инфраструктуры в соответствующих странах.</p> <p>SC.3 включила вопросы автоматизации во внутреннем судоходстве и «умном» судоходстве в свою повестку дня в 2018 году. В 2019 году она приняла резолюцию № 95 «Укрепление международного сотрудничества в целях поддержки развития автоматизации во внутреннем судоходстве». В настоящее время SC.3 занимается пересмотром резолюций о речных информационных службах. База данных ГИС сети водных путей категории E, основанная на «Синей книге», и онлайн-база МУС, выданных различными странами, доступны на веб-странице SC.3.</p>		

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.17 Усилить поддержку автоматизированных транспортных средств с 2019 года, включая дальнейшее внесение поправок в существующие правовые документы и стандарты, а также возможную разработку нового(ых) соглашения(й)</p>	<p><b>SC.3 и SC.3/WP.3 продолжают работу в области автоматизированного внутреннего судоходства, обмениваясь соответствующей информацией. Принципы автономного внутреннего судоходства, применимые на внутренних водных путях, могут в значительной мере способствовать развитию интеллектуальных транспортных систем в данном секторе и, таким образом, достижению ЦУР.</b></p> <p>WP.1 и WP.29 поддерживают эту приоритетную задачу. WP.1 обсуждает необходимость внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года и связанные с ней документы для обеспечения безопасного использования автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Это включает также рассмотрение возможности разработки отдельного нового правового документа для регулирования использования автоматизированных транспортных средств в условиях международного дорожного движения.</p> <p>WP.29 работает над техническими правилами для автоматизированных транспортных средств. Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам, разработанный WP.29, был одобрен КВТ на его восемьдесят второй сессии (февраль 2020 года). На сто восемьдесят первой сессии WP.29 (июнь 2020 года) были вынесены на голосование новые Правила ООН, касающиеся автоматизированных транспортных средств более высокого уровня, включая требования к системам хранения данных для автоматизированного управления транспортными средствами, а также новые Правила ООН, касающиеся кибербезопасности и обновления программного обеспечения.</p>	<p>1. Продолжать работу WP.1 и WP.29.</p> <p>2. Проводить одну совместную сессию ежегодно.</p>	<p>1–2. Секретариаты WP.1 и WP.29</p>



Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.18 Проведение сегментов КВТ высокого уровня по различным темам устойчивого развития внутреннего транспорта (с 2019 года)	<p>WP.1 и WP.29 еще более расширили сотрудничество по этому приоритетному направлению в рамках своей общей Исполнительной целевой группы и совместных мероприятий. В документе ECE/TRANS/WP.1/2020/3 описываются рамки сотрудничества и общие подходы WP.1 и WP.29. Регулярный обмен информацией об автоматизации транспортных средств между двумя рабочими группами имеет важное значение и приносит пользу. Будущие диалоги должны включать участие председателей в сессиях соответствующих органов. Кроме того, обе рабочие группы выразили заинтересованность в ежегодном проведении совместного мероприятия.</p> <p>Сегменты высокого уровня традиционно открывают ежегодные сессии КВТ. В 2020 году сегмент высокого уровня был посвящен экологическим вызовам для устойчивого внутреннего транспорта, и в нем 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, и руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций и основных заинтересованных сторон сектора внутреннего транспорта. Сегмент высокого уровня 2021 года был посвящен теме «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». В нем приняли участие министры транспорта из Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока. С основным докладом выступила Европейский комиссар по мобильности и транспорту. В рамках сегмента высокого уровня собрались 440 участников из более</p>	Продолжать отслеживать возникающие вопросы и предлагать новые темы	Секретариат КВТ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.19 Включить пункты повестки дня КВТ по проблемам в различных регионах (с 2020 года)	<p>чем 83 стран, в том числе 40 стран, не являющихся членами ЕЭК, руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций, а также основные заинтересованные стороны сектора внутреннего транспорта. См. также задачу 4.5.</p>	Продолжать выявлять новые проблемы и включать их в повестку дня	Секретариат КВТ
5.20 Обеспечивать поддержку комплексной интермодальной связанности и мобильности (с 2020 года), включая ТЕА, ТЕЖ, интермодальные перевозки и логистику	<p><b>В зависимости от изменений в организации сессии КВТ (задача 4.5) могут произойти дальнейшие изменения в том, как КВТ будет обсуждать транспортные проблемы других регионов.</b></p> <p><b>По этим пунктам повестки дня были подготовлены обширные исследования, посвященные тенденциям и проблемам в других регионах, которые послужили основой для дискуссий.</b></p> <p>WP.24 поддерживает работу по интермодальным грузовым перевозкам и логистике в целях содействия расширению транспортной связанности. <b>WP.24 разработала и опубликовала Руководство по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики. Данное Руководство было создано с целью оказания содействия национальным правительствам в их работе по устойчивому развитию сектора грузоперевозок и логистики. WP.24 одобрила, а КВТ принял резолюцию об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок. Выполнение этой резолюции под руководством WP.24 должно содействовать повышению эффективности и устойчивости грузовых перевозок. WP.24 на своей шестьдесят четвертой сессии приняла</b></p>	<p>1. Продолжать работу по интермодальным грузовым перевозкам и логистике в соответствии с программой работы WP.24, приведенной в соответствие со Стратегией.</p> <p>2. Продолжать работу по интермодальным пассажирским перевозкам на городском уровне с охватом, по мере необходимости, интермодальных пассажирских перевозок за пределами городского уровня.</p> <p>3. Продолжать работу по стратегическим направлениям Стратегического плана ТЕА на 2017–2021 годы: охрана окружающей среды, организация и финансирование</p>	<p>1. Секретарь WP.24</p> <p>2. Секретарь WP.5</p> <p>3. Региональный советник</p> <p>4. Секретарь SC.2</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
5.21 Продолжать совершенствовать процессы сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения, касающиеся сектора	<p><b>важные решения, с тем чтобы начать выполнение задач, перечисленных в резолюции в отношении WP.24.</b></p> <p>WP.5 занимается интермодальными пассажирскими перевозками на городском уровне в рамках тематического блока «Устойчивая городская мобильность» своей программы работы для поддержки связанности городских пассажирских перевозок.</p> <p><b>В сентябре 2020 года было представлено Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию, подготовленное в рамках ОПТОСОЗ.</b></p> <p>Проект ТЕА сосредоточен на управлении инфраструктурой и поддерживает правительства стран — участниц ТЕА в достижении соответствующих ЦУР, касающихся дорожной инфраструктуры, путем реализации стратегических инициатив данного проекта.</p> <p>Проект ТЕЖ направлен на развитие железнодорожной сети в соответствующих странах. Такие мероприятия, как оценка сети, реализация Генерального плана для высокоскоростных поездов и т. д., способствуют развитию связанности, интеграции и гармонизации.</p> <p>Публикация пятого издания Глоссария статистики транспорта позволяет странам получить сопоставимые статистические данные по безопасности дорожного движения, распределению перевозок по видам транспорта и использованию общественного транспорта. WP.6 работала над подготовкой руководящих рамок для измерения показателя 9.1.2 ЦУР, касающегося объемов пассажирских и грузовых перевозок; опубликовала новые данные о трамваях и метро, которые измеряют использование городского общественного транспорта (что дает представление</p>	<p>автомобильных дорог, управление дорожной инфраструктурой, инновации и безопасность дорожного движения.</p> <p>4. Продолжать работу ТЕЖ по содействию интеграции сетей ТЕЖ в целях развития железнодорожного сектора в соответствующих странах.</p>	Секретарь WP.6

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
транспорта (с 2019 года)	о ЦУР 11.2.1), а повестка дня была преобразована с учетом структуры ЦУР.		
5.22 Содействовать развитию межрегиональных и внутренних транспортных связей и коридоров (с 2019 года)	<p>WP.5 поддерживает эту приоритетную задачу. Одним из ключевых тематических блоков работы WP.5 является развитие транспортных сетей и/или связей. В рамках этого тематического блока WP.5 рассматривает вопрос о том, каким образом оказывать дальнейшую поддержку введению в действие евро-азиатских транспортных связей. На протяжении более 15 лет WP.5 выступает в качестве головного органа проекта ЕАТС, а также ТЕА и ТЕЖ и других смежных проектов и инициатив.</p> <p>WP.5 проводила консультации с другими соответствующими РГ по этому направлению.</p> <p>В рамках этой работы и во исполнение решений КВТ и Бюро КВТ секретариат WP.24 совместно с секретариатом ЭСКАТО организовали форум по устойчивой транспортной связанности между Европой и Азией в рамках шестидесяти второй сессии WP.24 (28 октября — 1 ноября 2019 года).</p> <p><b>В рамках WP.5 группа правительств пяти стран (Азербайджан, Грузия, Турция, Украина и Казахстан) согласилась разработать и опробовать Механизм управления координацией коридоров (МУКК) и Механизм оценки результатов работы коридоров (МОРПК) на маршруте № 3 ЕАТС. На своей тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года) WP.5 приветствовала эту инициативу и просила секретариат продолжать поддерживать ее и представить доклад о прогрессе, достигнутом в рамках этой инициативы, на своей следующей сессии.</b></p> <p><b>WP.24 поддерживает работу по введению в действие</b></p>	<p>1. Продолжать и активизировать дискуссии в рамках «круглого стола» по вопросам межрегиональной транспортной связанности в рамках WP.5/WP.24 в соответствии с руководящими указаниями КВТ в отношении дальнейших идей, касающихся развития межрегиональной связанности.</p> <p>2. Продолжать поддерживать введение в действие евро-азиатских и других транспортных коридоров на основе конкретных идей/материалов, запрашиваемых у соответствующих стран.</p> <p>3. Продолжать подготовку публикаций и исследований и проведение целенаправленных мероприятий по наращиванию потенциала в поддержку работы по развитию транспортной связанности.</p>	1–3. Секретарь WP.5/WP.24 в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<p>5.23 Стимулировать устойчивое развитие транспорта и городской мобильности с помощью новых инструментов и мероприятий (с 2019 года) (ОПТОСОЗ; дальнейшая разработка локального модуля по загрязнителям</p>	<p>коридоров ЕАТС на основе процесса присоединения к СЛКП и укрепления его осуществления.</p> <p>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии (сентябрь 2021 года) приветствовала проведенные межрегиональные консультации по устойчивой транспортной связанности. WP.5 предложила секретариату продолжить проведение и содействие проведению таких консультаций по конкретным темам, представляющим межрегиональный интерес, в сотрудничестве, по возможности, с другими РК ООН, а также другими региональными/ межрегиональными организациями и соответствующими проектами.</p> <p>WP.5 на своей тридцать четвертой сессии также решила учредить новую Группу экспертов по разработке модуля велосипедной инфраструктуры и приняла предложенный мандат и круг ведения Группы (при условии их утверждения КВТ). Ожидается, что Группа экспертов предложит сеть велосипедной инфраструктуры для региона ЕЭК ООН и минимальные стандарты этой сети. Эта работа призвана содействовать развитию целостной системы велосипедной мобильности в регионе ЕЭК ООН.</p> <p>WP.5, согласовывая свою программу работы со Стратегией, включила в нее тематический блок вопросов по устойчивой городской мобильности. В рамках этого тематического блока WP.5 работает над вопросами устойчивого транспорта и городской мобильности. WP.5 подготовила Руководство по устойчивой городской мобильности и планированию (см. также задачу 5.20).</p> <p><b>В рамках тридцать четвертой сессии WP.5 было проведено</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Продолжать работу в области устойчивого транспорта и городской мобильности.</li> <li>2. Продолжать применять инструмент ForFITS.</li> <li>3. Продолжать оказывать поддержку ОПТОСОЗ.</li> <li>4. Ежегодно отчитываться перед КВТ по транспортным аспектам, связанным с циклической</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Секретарь WP.5 и секретариат ОПТОСОЗ</li> <li>2. Секретариат WP.29</li> <li>3. Секретариат ОПТОСОЗ</li> <li>4. Секретари всех соответствующих РГ</li> </ol>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
для инструмента ForFITS; обзоры по проблематике экологичного транспорта и мобильности)	<p><b>рабочее совещание, посвященное экологичному городскому транспорту. В ходе рабочего совещания была подчеркнута важность разработки надежной нормативной базы на национальном и местном уровнях, касающейся городской мобильности, и ее влияние на здоровье и окружающую среду.</b></p> <p>Конкретным элементам городской мобильности посвящен мандат ОПТОСОЗ (не является вспомогательным органом КВТ).</p> <p>В настоящее время проводятся мероприятия по циклической экономике и экологичному транспорту с участием различных отделов.</p> <p>Секретариат осуществляет рекомендации для инструмента ForFITS после проведения его оценки в период 2014–2018 годов. Изыскиваются возможности взаимодействия с существующими группами и инструментами моделирования для расширения возможностей ForFITS в области моделирования с минимальными ресурсами при одновременном обеспечении согласованности результатов между различными инструментами.</p>	<p>экономикой и экологичным транспортом.</p> <p>5. Рассмотреть инициативы, касающиеся экологичного транспорта, в рамках рабочей группы, объединяющей инициативы Отдела.</p>	5. Секретариат КВТ
5.24 Проводить оценку влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру	<p>WP.5 поддерживает эту приоритетную задачу. В феврале 2020 года WP.5 опубликовала доклад «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним», подготовленный ее Группой экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Эта работа должна быть продолжена и расширена в 2020–2025 годах Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним.</p>	<p>Продолжать и далее расширять работу по изучению последствий изменения климата для транспорта в течение мандата 2020–2025 годов Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (ГЭПИКА)</p>	Секретари WP.5 и ГЭПИКА

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
<b>6 Действия, предусмотренные особым приоритетным направлением по безопасности дорожного движения</b>			
6.1 Оказывать мировому сообществу помощь в достижении глобальных целевых показателей безопасности дорожного движения посредством наращивания потенциала	<p>Секретариатом были проведены обзоры показателей безопасности дорожного движения и другие мероприятия по наращиванию потенциала, финансируемые по линии Специального посланника ГС ООН по безопасности дорожного движения (СПБДД).</p> <p>ЕЭК обслуживает Фонд по безопасности дорожного движения ООН (ФБДООН), который поддерживает реализацию проектов по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода.</p> <p><b>Проекты по оказанию технической помощи (ТП) для продвижения правовых документов ООН, относящихся к компетенции КВТ, в частности, касающихся правил в области транспортных средств, были успешно представлены и утверждены в рамках первого и второго конкурсов Фонда.</b></p> <p><b>При поддержке Специального посланника организуются мероприятия по наращиванию потенциала за пределами региона ЕЭК, последнее из которых состоялось в ноябре 2021 года в Ботсване.</b></p>	<p>1. Продолжать проведение обзоров показателей безопасности дорожного движения (из них 2 — при поддержке СПБДД).</p> <p>2. Продолжать, на основе имеющихся запросов, мероприятия по наращиванию потенциала (из них 3–5 — при поддержке СПБДД).</p> <p>3. Вести разработку проектов ТП для подачи заявок на финансирование в рамках конкурсов ФБДООН в поддержку реализации правовых документов ООН/выполнения Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения (см. также задачу 6.2).</p>	<p>1–2. Секретариат СПБДД в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ в соответствии с дальнейшими продлениями мандата СПБДД</p> <p>3. Секретари соответствующих РГ при координации секретариата КВТ</p>
6.2 Оказывать мировому сообществу помощь в достижении глобальных целевых показателей безопасности дорожного движения посредством аналитической работы/диалога по вопросам политики/	<p>КВТ принял Рекомендации по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения. Эти рекомендации образуют универсальную концепцию безопасности дорожного движения, которая может применяться в национальной системе обеспечения безопасности дорожного движения любой страны, помогая выявлять и устранять ключевые пробелы с помощью конкретных и взаимосвязанных действий различных субъектов, охватывающих различные области. За принятием рекомендаций</p>	<p>1. Вести информационно-просветительскую работу в отношении Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения.</p> <p>2. Периодически пересматривать и обновлять Рекомендации, с тем чтобы учитывать изменения правовых документов ООН по безопасности дорожного движения и другие соответствующие</p>	<p>1–2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ</p>

Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
использования инструментов	<p>должно последовать их выполнение различными странами.</p> <p><b>Рекомендации КВТ были включены в Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, который был разработан для непосредственного осуществления резолюции 74/299 Генеральной Ассамблеи, что еще более повысило значимость Рекомендаций КВТ.</b></p>	разработки и передовую практику.	
7 Мобилизация ресурсов	<p>Документ о вариантах расширения возможностей подпрограммы по транспорту в плане привлечения ресурсов, связанных с персоналом, был подготовлен секретариатом и ожидает рассмотрения в рамках Бюро КВТ.</p> <p>Различные проекты, такие как проект показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) или проект платформы электронного обучения, финансируются по линии СРООН.</p> <p>Российская Федерация предоставила WP.5 внебюджетное финансирование для работы в области городской мобильности и территориального планирования.</p> <p>Нидерланды оказали финансовую поддержку деятельности по оценке влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру и рассматривают возможность дальнейшего финансирования этой работы (см. также задачу 5.24) в 2020 и 2021 годах.</p> <p>Исламский банк развития (ИБР) поддерживает разработку Обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры на базе ГИС (см. также задачу 5.16).</p> <p>ОБСЕ уже более десяти лет оказывает финансовую поддержку работе по обеспечению безопасности ЕАТС и внутреннего транспорта и <b>предоставила финансирование для разработки</b></p>	<p>1. Принять и осуществлять план мобилизации ресурсов.</p> <p>2. Разработать конкретные проекты в поддержку реализации приоритетных задач Стратегии для финансирования со стороны государственных и/или частных доноров.</p>	<p>1. Секретариат КВТ в сотрудничестве с Бюро КВТ</p> <p>2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретарями соответствующих РГ</p>



Задачи	Состояние работы	Последующие шаги	Ответственное лицо или подразделение в Отделе
8 Партнерства	<p><b>нового информационно-учебного онлайн-портала по eTIR.</b></p> <p><b>Российская Федерация предоставила внебюджетное финансирование в поддержку дальнейшей работы по развитию Кодекса ГТЕ.</b></p> <p><b>Германия предоставила младшего сотрудника категории специалистов Секции правил в области транспортных средств и транспортных инноваций Отдела устойчивого транспорта в поддержку работы по интеллектуальным транспортным системам и автоматизированному вождению на период с ноября 2021 года по ноябрь 2023 года.</b></p> <p>Отдел транспорта сотрудничает с другими РК в области внутреннего транспорта. Отдел транспорта привлекает их к участию в ряде проектов, в которых он взял на себя ведущую роль (см. также задачу 4.6).</p> <p>ЕЭК ведет работу по вопросам транспорта в сотрудничестве/ партнерстве с различными международными организациями/ ассоциациями/ учреждениями, и это сотрудничество должно дополнительно расширяться при наличии такой возможности. К этим организациям/ ассоциациям/ учреждениям, в частности, относятся: АБР, ОЧЭС, ИКАО, ИМО, МОТ, ВОЗ, ВПС, МСЖД, ОБСЕ, ОСЖД, ВТамО, ВТО, ОТИФ, ЦКСР, МАГАТЭ, МКЖТ, МСАТ, МФУ, ОЭС, СЕТМО и др.</p> <p>Сотрудничество с ШОС началось в 2020 году. Отдел транспорта также тесно сотрудничает с другими подпрограммами секретариата. Это осуществляется в рамках совместной работы по взаимосвязанным направлениям. Отдел транспорта возглавляет работу по взаимосвязанному направлению «Устойчивая мобильность» и ««умная» связанность», а также участвует в работе по трем другим</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Продолжать и расширять сотрудничество с другими РК.</li> <li>2. Продолжать и расширять сотрудничество с различными международными организациями/ ассоциациями/ учреждениями, в том числе в поддержку осуществления Стратегии, включая образовательные учреждения.</li> <li>3. Продолжать работу по взаимосвязанным направлениям в рамках ЕЭК.</li> </ol>	<p>1–2. Секретариат КВТ в сотрудничестве с секретариатами соответствующих РГ</p> <p>3. Соответствующий персонал Отдела</p>

---

---

<i>Задачи</i>	<i>Состояние работы</i>	<i>Последующие шаги</i>	<i>Ответственное лицо или подразделение в Отделе</i>
	взаимосвязанным направлениям — «Устойчивое использование природных ресурсов», «“Умные” и устойчивые города для населения всех возрастов» и «Оценка и мониторинг ЦУР».		

---

---