|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/2022/4 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General9 December 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят четвертая сессия**

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие
из решений Европейской экономической комиссии
Организации Объединенных Наций, Экономического
и Социального Совета и других органов
и конференций Организации Объединенных Наций**

 Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на транспортную программу работы — обновленный обзор за 2021 год

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

 I. Справочная информация

1. После того как 16 марта 2020 года швейцарские власти объявили о «чрезвычайной ситуации» в Швейцарии в связи с увеличением числа случаев коронавируса в стране, секретариат проинформировал Комитет и его Бюро о совокупном воздействии COVID-19 и кризиса ликвидности на Программу работы на 2020 год транспортной подпрограммы программы (см. ECE/TRANS/2021/5).

2. Настоящая записка призвана ознакомить Комитет с текущей ситуацией по выполнению Программы работы на 2021 год.

 II. Корректировочные меры

 A. Специальные процедуры на период COVID-19

3. Никаких изменений в специальных процедурах, которые были установлены в 2020 году, не произошло.

 B. Изменения в политике, связанные с конференционным управлением

4. В ответ на меры по смягчению последствий COVID, кризиса ликвидности и вызванных СПН ограничений Службы конференционного управления Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве ввели в действие в 2020 году, помимо прочих мер, два важнейших изменения, влияющих на конференционное и обслуживание и услуги по устному переводу для совещаний Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК):

* Квоты на обслуживание для ЕЭК были снижены с трех заседаний в день до одного заседания в день.
* Продолжительность времени устного перевода была сокращена с трех часов в течение заседания до двух часов в течение заседания для любого гибридного заседания.

5. Эти изменения привели к нескольким отменам, переносам отсрочиванию, повторному планированию, сокращению продолжительности и понижению до неофициального статуса заседаний в 2020 году и частично в 2021 году.

6. В 2021 году произошли три основных изменения в отношении вышеуказанных ограничений:

* С 5 июля 2021 года продолжительность гибридных сессий была восстановлена с двух до трех часов.
* Начиная с последней трети (сентябрь — декабрь) 2021 года квоты на обслуживание ЕЭК были восстановлены до трех заседаний в день, при условии, что **ЮНОГ будет модерировать только один зал заседаний в день с устным переводом/гибридной платформой**. Будет обеспечено наличие еще двух залов заседаний в день с устным переводом/гибридной платформой, но только при условии технического модерирования со стороны ЕЭК.
* Возврат к трехчасовым заседаниям был частично отменен с 1 ноября 2021 года. В соответствующей вербальной ноте секретариат был проинформирован о том, что «эта исключительная возможность больше не может быть продлена на срок после 30 октября вследствие истощения глобального рынка внештатных устных переводчиков. С 1 ноября продолжительность гибридных и виртуальных совещаний с устным переводом будет составлять два (2) часа во всех случаях, когда активное дистанционное участие превышает 30 минут. Ситуация будет пересмотрена в середине декабря, и об изменениях, если таковые произойдут, будет сообщено».

7. В результате этих сдвигов в политике секретариату пришлось провести общеорганизационную работу по изменению приоритетов запланированных заседаний, при непосредственном участии и широких переговорах между сотрудниками/секретарями и старшим руководством на уровне директоров в качестве последней инстанции.

 C. Воздействие на расстановку кадров

8. В связи с чрезвычайными обстоятельствами, изложенными выше, и в ответ на потребности по восстановлению квоты обслуживания ЕЭК до трех заседаний в день сотрудники Отдела устойчивого транспорта были мобилизованы для выполнения функций технического модерирования, чтобы иметь возможность обеспечить проведение официальных заседаний с устным переводом для государств-членов и Договаривающихся сторон.

 D. Отмена, отсрочивание, неофициальные/удаленные (виртуальные) совещания и комбинированные неофициальные/официальные мероприятия

9. В связи с чрезвычайными обстоятельствами и коррективами политики, указанными выше, несколько запланированных совещаний секторальных комитетов ЕЭК и их вспомогательных органов были перенесены или отменены. Другие пришлось обслуживать в рамках ограниченных двухчасовых заседаний с устным переводом, что повлияло на их повестку дня.

10. Кроме того, с учетом вышеизложенной ситуации и в полном соответствии с решением Исполкома о специальных процедурах для вспомогательных органов КВТ несколько совещаний было проведено виртуально в рамках специальных процедур для обеспечения бесперебойного функционирования.

11. В дополнение к этому продолжительность нескольких заседаний была сокращена из-за ограниченного времени, отведенного на них в контексте гибридного статуса. Более того, некоторые запланированные совещания были проведены как «комбинированные» мероприятия, частично в неофициальном порядке и частично в качестве официальных совещаний, в результате переговоров внутри ЕЭК между ее отделами, с тем чтобы охватить как можно больше подпрограмм в рамках ограничительной квоты ЮНОГ на обслуживание.

 III. Воздействие на работу подпрограммы по транспорту

12. В настоящем разделе отражено предполагаемое воздействие на подпрограмму по транспорту совокупного влияния пандемии COVID-19 и кризиса ликвидности.

13. В целом на основании информации, доступной на момент подготовки данного документа, можно с уверенностью сказать, что ситуация в 2021 году выглядит значительно лучше, чем в 2020 году. Ожидается, что уровень выполнения количественных показателей Программы работы на 2021 год транспортной подпрограммы достигнет 93 процента. Однако существует несколько проблем, связанных с качеством, которые обсуждаются в настоящем разделе[[2]](#footnote-2). В этой записке основное внимание уделяется воздействию:

a) на совещания вспомогательных органов КВТ, поскольку их организационный потенциал является краеугольным камнем нормативной работы Комитета при выполнении им роли платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта;

b) на документацию, являющуюся важнейшим компонентом обновления правовых документов.

 A. Воздействие на совещания

 1. Воздействие на совещания постоянных органов (рабочих групп)

14. На момент подготовки настоящей записки совокупное влияние COVID-19 и кризиса ликвидности на запланированные совещания нескольких рабочих групп КВТ в 2021 году все еще проявляется, но можно с уверенностью сделать вывод о том, что оно будет значительно менее серьезным, чем в 2020 году.

15. Что касается комбинированных официальных (очные и гибридные с устным переводом) и неофициальных совещаний в рамках специальных процедур (без устного перевода), то проведение запланированных совещаний в 2021 году не падало ниже 76 процентов среди различных рабочих групп (см. таблицу 1). Напротив, в 2020 году коэффициент проведения находился на низком уровне в 35 процентов.

16. В общем ожидается, что по линии подпрограммы в целом будут полностью выполнены запланированные показатели заседаний для рабочих групп, если считать заседания с устным переводом и без устного перевода (см. таблицу 1, колонка e)).

17. Однако одним из ключевых компонентов для успешного выполнения обязанностей Комитета и его вспомогательных органов является многоязычие и способность проводить заседания с полным устным переводом. Учитывая эту перспективу, **только 69 процентов заседаний будут проводиться с устным переводом**. Кроме того, несколько секретарей отметили качественные последствия, связанные с проблематичным достижением консенсуса в результате ограничений при проведении виртуальных совещаний, включая разные временные зоны и сокращение продолжительности заседаний.

18. Кроме того, для обеспечения такого уровня обслуживаемых заседаний с устным переводом на сотрудников Отдела были возложены новые обязанности, касающиеся поддержки технического модерирования заседаний со стороны ЮНОГ. **В целом ожидается, что в 2021 году 28 процентов заседаний с устным переводом будут технически модерироваться сотрудниками Отдела несмотря на то, что это требование было введено в действие только в последней трети (сентябрь — декабрь) 2021 года.** На момент подготовки настоящей записки неясно, сохранится ли это требование на протяжении 2022 года, однако оно является обязательным для проведения заседаний в первом квартале 2022 года.

Таблица 1
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на совещания рабочих групп

| *Межправительственный орган* | *2021 год запла-нирован-ные (a)* | *2021 год факти-ческие (оценка) (b)* | *2021 год фактиче-ские с устным переводом (c)\** | *2021 год фактические без устного перевода (d)\** | *% Проведение (e)=(b)/(a)* | *% Проведение с устным переводом (f)=(c)/(a)* | *Заседания с устным переводом с модерато-рами ОУТ (g)* | *Доля заседаний, проведенных при модери-ровании ОУТ (h)=(g)/(c)* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Основное обслуживание заседаний** (число трехчасовых заседаний, по подразделению/теме) | **364** | **383** | **250** | **128** | **105 %** | **69 %** | **69** | **28 %** |
| **4.** **Комитет по внутреннему транспорту** | **327** | **346** | **213** | **128** | **106 %** | **65 %** | **60** | **28 %** |
| a. Комитет по внутреннему транспорту и Бюро | 16 | 17 | 11 | 6 | **106 %** | **69 %** | 4 | **36 %** |
| b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств | 111 | 115 | 39 | 76 | **104 %** | **35 %** | 8 | **21 %** |
| c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов | 8 | 8 | 7 | 1 | **100 %** | **88 %** | 7 | **100 %** |
| d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов | 68 | 52 | 34 | 18 | **76 %** | **50 %** | 7 | **21 %** |
| e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта и вспомогательные группы экспертов | 22 | 20 | 14 | 6 | **91 %** | **64 %** | 6 | **43 %** |
| f. Рабочая группа по статистике транспорта | 6 | 6 | 2 | 3 | **100 %** | **33 %** |  | **0 %** |
| g. Рабочая группа по автомобильному транспорту и вспомогательные группы экспертов | 6 | 12 | 11 | 1 | **200 %** | **183 %** | 4 | **36 %** |
| h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения и вспомогательные группы экспертов | 14 | 24 | 17 | 7 | **171 %** | **121 %** | 2 | **12 %** |
| i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту и вспомогательные группы экспертов | 6 | 26 | 26 |  | **433 %** | **433 %** | 10 | **38 %** |
| j. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике | 6 | 14 | 6 |  | **233 %** | **100 %** | 6 | **100 %** |
| k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту | 18 | 14 | 14 | 4 | **78 %** | **78 %** | 6 | **43 %** |
| l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и вспомогательные группы экспертов | 46 | 38 | 32 | 6 | **83 %** | **70 %** |  | **0 %** |
| **5.** **Экономический и Социальный Совет** | **35** | **35** | **35** | **0** | **100 %** | **100 %** | **9** | **26 %** |
| a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов | 25 | 25 | 25 |  | **100 %** | **100 %** | 9 | **36 %** |
| c. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции | 10 | 10 | 10 |  | **100 %** | **100 %** |  | **0 %** |
| **6.** **Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья** | **2** | **2** | **2** |  | **100 %** |  | **0** | **0 %** |

 2. Воздействие на совещания групп специалистов (групп экспертов)

19. Вопрос о созыве совещаний групп экспертов рассматривается в настоящем документе отдельно ввиду ограниченных по срокам мандатов этих органов. В таблице 2 обобщена известная информация о проведении их запланированных совещаний в 2021 году, указанных в Приложении III Программы работы на 2021 год транспортной подпрограммы. Согласно таблице 2, не менее 85 процентов запланированных совещаний, как ожидается, будут проведены в 2021 году с полным устным переводом. Напротив, в 2020 году было проведено менее 30 процентов совещаний, запланированных в соответствии с планами работы групп экспертов.

20. Однако для обеспечения такого коэффициента проведения на сотрудников Отдела были возложены новые обязанности с целью поддержки технического модерирования заседаний со стороны ЮНОГ. В целом ожидается, что 30 процентов заседаний групп экспертов с устным переводом будут технически модерироваться сотрудниками Отдела несмотря на то, что это требование было введено в действие только в последней трети (сентябрь — декабрь) 2021 года.

Таблица 2
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на совещания групп экспертов

| *Совещания Группы экспертов (ECE/TRANS/2021/8)* | *2021 год запланированные (a)* | *2021 год факти-ческие (b)* | *С устным переводом (c)\** | *Без устного перевода (d)\** | *Процент проведенных (e)=(b)/(a)* | *Процент проведенных с устным переводом (f)=(c)/(a)* | *Заседания с устным переводом с модераторами ОУТ (g)* | *Доля заседаний, проведенных при модерировании ОУТ (h)=(g)/(c)* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Группа экспертов по единому железнодорожному праву**  | 6 | 6 | 6 | 0 | 100 % | 100 % | 0 | 0 % |
| **Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава**  | 12 | 6 | 4 | 0 | 50 % | 33 % | 4 | 100 % |
| **Группа экспертов по международным узлам железнодорожных пассажирских перевозок**  | 12 | 9 | 9 | 0 | 75 % | 75 % | 6 | 67 % |
| **Группа экспертов по ЕСТР** | 6 | 6 | 6 | 0 | 100 % | 100 % | 2 | 33 % |
| **Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**  | 3 | 3 | 3 | 0 | 100 % | 100 % | 0 | 0 % |
| **Группа экспертов по новому правовому документу по автоматизированным транспортным средствам в условиях дорожного движения**  | 6 | 4 | 4 | 0 | 67 % | 67 % | 2 | 50 % |
| **Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры** | 8 | 6 | 6 | 0 | 75 % | 75 % | 3 | 50 % |
| **Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним**  | 8 | 8 | 2 | 6 | 100 % | 25 % | 0 | 0 % |
| **Группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП** | 6 | 22 | 17 | 5 | 367 % | 283 % | 0 | 0 % |
| **Итого** | **67** | **70** | **57** | **11** | **104 %** | **85 %** | **17** | **30 %** |

 B. Воздействие на документы

21. На момент подготовки настоящей записки ожидается, что совокупное воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на подготовку документов будет значительно меньше, чем в 2020 году. Ожидается, что 93 процента запланированных документов будут выпущены в 2021 году (см. таблицу 3). Напротив, коэффициент выпуска в 2020 году составил менее 70 процентов.

 Таблица 3
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на документы подпрограммы по транспорту

|  | *2021 год запланированные (a)* | *2021 год фактические (оценка) (b)* | *% Выпуск (b)/(a)* |
| --- | --- | --- | --- |
| **A.** **Содействие межправительственному процессу и работе экспертных органов** |  |  |  |
| **Документация для заседающих органов** (количество документов, по подразделению/теме) | **1 264** | **1 173** | **93 %** |
| **1. Комитет по внутреннему транспорту** | **1 071** | **1 069** | **100 %** |
| a. Комитет по внутреннему транспорту и Бюро | 31 | 31 | **100 %** |
| b. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств | 580 | 566 | **98 %** |
| c. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов | 33 | 30 | **91 %** |
| d. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов | 214 | 179 | **84 %** |
| e. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта и вспомогательные группы экспертов | 20 | 25 | **125 %** |
| f. Рабочая группа по статистике транспорта | 14 | 14 | **100 %** |
| g. Рабочая группа по автомобильному транспорту и вспомогательные группы экспертов | 10 | 16 | **160 %** |
| h. Глобальный форум по безопасности дорожного движения и вспомогательные группы экспертов | 16 | 12 | **75 %** |
| i. Рабочая группа по железнодорожному транспорту и вспомогательные группы экспертов | 26 | 30 | **115 %** |
| j. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике | 15 | 15 | **100 %** |
| k. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту | 41 | 50 | **122 %** |
| l. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и вспомогательные группы экспертов | 71 | 104 | **146 %** |
| **2.** **Экономический и Социальный Совет** | **190** | **101** | **53 %** |
| a. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции | 1 | 1 | **100 %** |
| b. Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов | 157 | 78 | **50 %** |
| c. Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции | 32 | 22 | **69 %** |
| **3.** **Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья** | **3** | **3** | **100 %** |

1. \* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны. [↑](#footnote-ref-1)
2. Информация верна на момент подготовки данной таблицы; возможны дальнейшие изменения из-за нестабильной ситуации. [↑](#footnote-ref-2)