



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят шестая сессия

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 10 w) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера:

Проект годового доклада о деятельности

вспомогательных органов Комитета в 2023 году

Проект годового доклада 2023 года Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

Записка секретариата*

I. Введение

1. 2023 год стал плодотворным для Отдела устойчивого транспорта и Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Восемьдесят пятая ежегодная сессия КВТ, состоявшаяся 21–24 февраля 2023 года, была посвящена выработке единой стратегии по снижению воздействия внутреннего транспорта на изменение климата с использованием инструментов и правовых документов КВТ.

2. На транспортный сектор приходится почти четверть глобальных выбросов CO₂, связанных с энергетикой (23 процента). На долю внутреннего транспорта приходится более 71 процента всех выбросов, связанных с транспортом. Эти показатели свидетельствуют о крайне важном значении внутреннего транспорта и о том огромном потенциале, которым он обладает, чтобы стать связующим звеном перемен. Министры и руководители транспортной отрасли, принявшие участие в восемьдесят пятой ежегодной сессии, согласились с тем, что, разработав единый план действий, охватывающий все виды транспорта (включая автомобильный, железнодорожный и внутренний водный), и используя все инструменты и правовые документы, уже имеющиеся в распоряжении КВТ, можно добиться значительного сокращения выбросов CO₂ по сравнению с показателем в 71 процент.

3. Хотя одним из основных направлений деятельности в 2023 году было создание окончательного плана действий, был достигнут целый ряд результатов. В числе достижений фигурируют проведение первого Всемирного дня устойчивого транспорта, подчеркивающего необходимость создания более устойчивых

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



транспортных систем, и принятие Конвенции о договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву.

4. В настоящем документе содержится отчет о достижениях Отдела устойчивого транспорта в 2023 году.

II. Историческое событие 2023 года: первый Всемирный день устойчивого транспорта

5. В мае 2023 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию, озаглавленную «Всемирный день устойчивого транспорта» (A/RES/77/286). В этой резолюции Генеральная Ассамблея объявила 26 ноября Всемирным днем устойчивого транспорта и предложила всем соответствующим заинтересованным сторонам отмечать этот день проведением мероприятий, посвященных проблемам, стоящим на пути создания глобального устойчивого транспорта, и их возможным решениям.

6. 24 ноября 2023 года ЕЭК провела первый Всемирный день устойчивого транспорта, организовав мероприятие, в ходе которого с видеообращениями выступили Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций г-н Антониу Гутерриш, заместитель Генерального секретаря ДЭСВ ООН г-н Ли Цзюньхуа и заместитель Генерального секретаря и Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Татьяна Молчан. Кроме того, были организованы три панельные дискуссии на высоком уровне, посвященные устойчивому развитию транспорта, в том числе дискуссия на тему «Как транспорт оказывает поддержку в нашей повседневной жизни», дискуссия на тему «Как транспорт обеспечивает нашу безопасность» и дискуссия на тему «Как транспорт способствует решению проблемы изменения климата».

III. Достижения Отдела устойчивого транспорта в 2023 году

A. Восемьдесят пятая ежегодная сессия Комитета по внутреннему транспорту

7. Восемьдесят пятая сессия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (проходила в очном формате 21–24 февраля 2023 года) началась с министерского сегмента, посвященного теме «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата». Министерский сегмент был открыт Его Превосходительством г-ном Цзюньхуа Ли, заместителем Генерального секретаря ДЭСВ ООН, и в его работе приняли участие представители Африки, Азии, Европы, Северной Америки, Латинской Америки, Ближнего Востока и ЕС. Церемония открытия завершилась вручением награды за успешное 75-летнее партнерство ЕЭК и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). С основными докладами выступили Его Превосходительство Пит Баттиджиг, министр транспорта Соединенных Штатов Америки, Его Превосходительство г-н Андреас Карлсон, министр инфраструктуры Швеции (государство — председатель Совета Европейского союза), Генерал (д-р) В.К. Сингх, государственный министр дорожного транспорта и автомагистралей Индии, а также Его Превосходительство г-н Петтери Таалас, Генеральный секретарь Всемирной метеорологической организации.

8. В работе сегмента приняли участие 550 человек из более чем 84 стран, включая 39 стран, не являющихся членами ЕЭК, руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций, а также ключевые заинтересованные стороны сектора внутреннего транспорта. Основные события, которые ознаменовали эту сессию, включали:

а) принятие министерской декларации «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в глобальной борьбе с изменением климата» (ECE/TRANS/328, приложение I);

b) проведение параллельного мероприятия высокого уровня, организованного 21 февраля 2023 года в рамках Форума КВТ по безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/328/Add.1, приложение II);

c) параллельное мероприятие высокого уровня по теме «Укрепление транспортных связей и ускорение перехода к климатически устойчивым и низкоуглеродным транспортным системам в не имеющих выхода к морю развивающихся странах», организованное 22 февраля 2023 года совместно с Туркменистаном (ECE/TRANS/328/Add.1, приложение III);

d) проведение 22 февраля 2023 года параллельного мероприятия по теме «Инфраструктура для зарядки электромобилей» (см. ECE/TRANS/328/Add.1, приложение IV);

e) проведение 24 февраля 2023 года круглого стола на тему «Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы и возможности для глобального экономического развития» (ECE/TRANS/328/Add.1, приложение VI).

В. Горизонтальная деятельность

Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

Укрепление потенциала

9. В 2022 году ЕЭК (под руководством Отдела устойчивого транспорта) запустила LearnITS — платформу электронного обучения по темам, касающимся внутреннего транспорта и торговых связей. LearnITS призвана предоставить государствам-членам и другим заинтересованным сторонам платформу для ознакомления с принципами и политикой Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта и торговых связей, с тем чтобы облегчить процесс присоединения государств-членов к соответствующим правовым документам и их осуществления. В настоящее время на платформе LearnITS размещено 11 интерактивных курсов по темам, относящимся к широкому спектру деятельности КВТ, а также предоставлен доступ к Руководству по упрощению процедур торговли. На сегодняшний день участники из более чем 79 стран приступили к прохождению более чем 650 курсов. По мере продолжения реализации этого проекта планируются добавление новых курсов и проведение целевых мероприятий по укреплению потенциала для повышения информированности об этой платформе и стимулирования ее использования.

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

10. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) остается единственным постоянным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается вопросами повышения уровня безопасности дорожного движения. Его главная функция заключается в том, чтобы служить хранителем правовых документов Организации Объединенных Наций, направленных на согласование правил дорожного движения. Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и другие правовые документы ЕЭК, касающиеся основных факторов дорожно-транспортных происшествий, вносят ощутимый вклад в повышение безопасности дорожного движения. Поэтому многие страны мира стали договаривающимися сторонами этих правовых документов и получают выгоду от их осуществления. Благодаря участию в работе сессий WP.1 эти договаривающиеся стороны являются также ключевой движущей силой, обеспечивающей актуальность международных конвенций по безопасности дорожного движения. В этом контексте Глобальный форум продолжает играть важную роль в содействии и укреплении международного сотрудничества в целях повышения безопасности дорожного движения.

11. В 2023 году WP.1 продолжил свою работу по обеспечению того, чтобы в тех случаях, когда это будет сочтено необходимым, появление новых автомобильных технологий сопровождалось принятием новых правил дорожного движения. Так, WP.1 осуществлял обмен информацией с WP.29 и его вспомогательными органами, в частности пригласив Председателя Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) принять участие в его сессиях, запланировав и организовав совместные мероприятия для обмена мнениями и опытом в контексте наблюдаемого в последнее время стремительного технического прогресса, а также своевременно предложив надлежащие руководящие принципы, касающиеся условий дорожного движения в будущем. WP.1 всегда подчеркивал важное значение тесного сотрудничества с вспомогательными органами, занимающимися разработкой правил в области транспортных средств.

12. Кроме того, WP.1 завершил разработку предложений по поправкам, позволяющим учесть технический прогресс в области устройств освещения и световой сигнализации; близок к завершению кардинального пересмотра Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года; изучает возможность использования цифровых водительских удостоверений; продолжает рассмотрение стратегических задач, связанных с дистанционным вождением; и продолжит курирование Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении.

13. Наконец, WP.1 продолжит изучение аспектов, связанных с определением и ролью водителя, обучением и профессиональной подготовкой водителей, а также возможностью участия в разработке глоссария терминов, касающихся автоматизированных транспортных средств. Одним из важных элементов плана работы WP.1 в 2024 году может стать разработка основных принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и удовлетворения потребностей человека. Кроме того, в 2024 году в контексте интеллектуальных транспортных систем (ИТС) будет продолжен обмен мнениями по многим актуальным вопросам, участие в котором, как ожидается, примут видные ученые и эксперты.

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

14. В 2023 году SC.1 усилила свою программу работы и продвинулась в ее осуществлении. Группа экспертов SC.1 по введению в действие eCMR (GE.22) провела три совещания и подготовила обширный доклад, содержащий предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации для будущей системы eCMR, операционные процедуры, анализ вариантов применения и исторический обзор развития КДПГ, а также анализ использования накладных таможенными в различных географических регионах. На своей сто восемнадцатой сессии SC.1 приняла решение просить на предстоящей сессии КВТ в феврале 2024 года о продлении мандата GE.22 на двухлетний срок, чтобы Группа могла завершить свою работу и — если для этого будет достаточно времени — подготовить технические спецификации.

15. SC.1 продолжает свою работу в области поощрения безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры. Кроме того, на своей сто восемнадцатой сессии SC.1 приняла решение учредить неофициальную группу экспертов по передовой практике в области дорожной инфраструктуры. Вместе с Управляющим Проекта трансъевропейской автомагистрали «Север — Юг» (ТЕА) и секретариатом неофициальная группа экспертов займется разработкой предложения по сотрудничеству между SC.1 и Проектом ТЕА в области наращивания потенциала с первоначальным акцентом на проведении проверок и аудитов безопасности дорог в регионе ЕЭК. В качестве первого шага в рассмотрении своего вклада в Стратегию КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте SC.1 решила начиная со своей следующей сессии в 2024 году включить этот вопрос в качестве регулярного пункта в свою повестку дня. Кроме того, SC.1 предлагает организовать при содействии секретариата рассчитанное на полдня рабочее совещание с докладами представителей отрасли и правительств для продолжения обсуждения и выработки идей по вкладу SC.1.

16. 31 октября 2023 года состоялось второе рабочее совещание по трансграничному страхованию автотранспортных средств, организованное секретариатом совместно с ЭКА, ЭКЛАК и ЭСКАТО. Рабочее совещание проходило в офисе Совета страховых бюро в Брюсселе, и принимать участие в его работе можно было как очно, так и виртуально. Итоги рабочего совещания включают в себя подтверждение важности обязательного страхования ответственности перед третьими лицами для всех автотранспортных средств в рамках национальных программ по безопасности дорожного движения, необходимость укрепления сотрудничества между различными системами страхования, а также стремление к более полной гармонизации соответствующих систем страхования посредством перестрахования и/или объединения в страховые пулы, а также иных подходящих вариантов сотрудничества между системами.

17. Одним из важных аспектов работы SC.1 по-прежнему остается вопрос о продолжительности периодов работы и отдыха профессиональных водителей. Ее вспомогательный орган, Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), продолжила свою работу по устранению различий между режимами ЕСТР в договаривающихся сторонах — членах Европейского союза и договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, а также по внедрению смарт-тахографов после их введения в Европейском союзе в июне 2019 года.

18. Наконец, после всестороннего анализа и обсуждений, проведенных службами Европейской комиссии и секретариатом ЕЭК, в течение этого года обе стороны смогли преодолеть юридические барьеры и в качестве первого шага подписать Административное соглашение о продлении на период с 15 ноября 2023 года по 31 мая 2024 года действия Меморандума о взаимопонимании между службами Европейской комиссии и ЕЭК от 2009 года, согласно которому Объединенный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за корневую сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для договаривающихся сторон ЕСТР, не входящих в Европейский союз.

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

19. Опираясь на успехи, достигнутые в предыдущие годы, Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) продолжала заниматься актуальными вопросами политики и регулирования в этом секторе. В ходе сессии Рабочей группы было проведено рабочее совещание по теме «Будущее международных железнодорожных пассажирских перевозок». Более 80 зарегистрировавшихся на сессии делегатов приняли участие в обмене мнениями, передовым опытом и конкретными примерами наилучших способов обеспечения устойчивости железнодорожного сектора к чрезвычайным ситуациям, связанным с климатом.

20. В этом году договаривающиеся стороны внесли существенные изменения в Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), приняв концепцию железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок, включенных в сеть СМЖЛ с целью дальнейшего облегчения доступа к железным дорогам и модального перехода.

21. На своей сессии в феврале 2023 года КВТ одобрил принятие Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и учреждение Комитета по их пересмотру, что облегчит идентификацию подвижного состава по всему миру, тем самым упрощая и оптимизируя его финансирование и, как следствие, способствуя дальнейшему переходу на железнодорожный транспорт, в результате чего воздействие транспортного сектора на окружающую среду будет снижаться. На первой сессии Комитета по пересмотру была разработана поправка к Модельным правилам, которая затем была принята Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее ноябрьской сессии.

22. Рабочая группа также перешла к заключительному этапу разработки новой Конвенции о договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом. В ходе специальной сессии Рабочей группы было завершено составление проекта текста конвенции, и на очередной сессии Рабочей группы в декабре присутствующие государства-члены приняли Конвенцию о договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву.

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

23. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) и ее вспомогательный орган, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), продолжили свою деятельность в 2023 году.

24. В рамках выполнения решений восьмидесятой пятой сессии КВТ SC.3 на своей шестьдесят седьмой сессии а) рассмотрела вопрос о согласовании своего круга ведения и своих правил процедуры с системой управления КВТ и б) одобрила предложение о пересмотре мандата SC.3 с внесенными на сессии поправками (ECE/TRANS/SC.3/2023/16). В соответствии с решением, принятым на ее шестьдесят третьей сессии, SC.3 рассмотрела и утвердила свою программу работы на 2024–2025 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки. Секретариату было поручено представить принятую программу работы КВТ.

25. В 2023 году были проведены следующие мероприятия в области нормативной работы и укрепления потенциала для содействия осуществлению международных соглашений, связанных с внутренним водным транспортом и соответствующих целям 8, 9 и 13 в области устойчивого развития:

а) Рабочее совещание по теме «Решение проблем рынка труда и повышение привлекательности сектора», организованное 3 июля 2023 года совместно с Европейской федерацией транспортников. По итогам этого рабочего совещания секретариат выступил с докладом на Техническом совещании по вопросам достойного труда и стабильной занятости в секторе внутренних водных путей, организованном Международной организацией труда в Женеве 20–24 ноября 2023 года.

б) Рабочее совещание по теме «Деятельность по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте», организованное 11 октября 2023 года и посвященное стратегиям, программам и проектам в этой области, прогрессу, достигнутому странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, и дальнейшим действиям в этой области. Итоги этого рабочего совещания легли в основу предложений SC.3 по проекту стратегии КВТ.

в) Во исполнение резолюции КВТ № 269 «Содействие развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям» обе рабочие группы продолжили обсуждение вопроса о содействии согласованию Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

26. В соответствии с целью 9 в области устойчивого развития SC.3 в 2023 году завершила и утвердила четвертый пересмотренный вариант Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей Е («Синяя книга»), в который вошли поправки №№ 1–5, внесенные в 2018–2022 годах, а также последние обновления, и который будет доступен в виде публикации на трех рабочих языках и в виде обновленной базы данных «Синей книги», размещенной на веб-сайте ЕЭК.

27. В 2023 году SC.3 добилась следующих результатов в области нормативной работы, связанной с целями 9 и 13 в области устойчивого развития:

- принятие поправки № 2 ко второму пересмотренному варианту Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E;
- принятие поправок к шестому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП);
- принятие поправки № 5 ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» в качестве резолюции № 105;
- принятие пересмотренного варианта резолюции № 15 «Баржи морских судов» в качестве резолюции № 106;
- принятие поправки № 2 к добавлению 1 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»;
- принятие пересмотренного варианта «Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях» (приложение к резолюции № 58), согласованного с Руководством «Службы движения судов на внутренних водных путях» Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб, в качестве резолюции № 107.

28. В области автоматизации, развития «умного» судоходства и инноваций на внутреннем водном транспорте (цели 6, 9 и 14 в области устойчивого развития) были проведены следующие мероприятия по укреплению потенциала:

a) Рабочее совещание по теме «Информационные и компьютерные технологии и интеллектуальные транспортные системы в секторе внутреннего водного транспорта», организованное 15 февраля 2023 года. В формате круглого стола участники продолжили обсуждение различных аспектов, связанных с ИКТ и ИТС, и представили рекомендации для SC.3.

b) На своей шестьдесят седьмой сессии SC.3 обсудила ход реализации дорожной карты на период с 2020 по 2024 годы «Укрепление международного сотрудничества в целях создания международных законодательных рамок для внедрения автоматизации во внутреннем судоходстве» (приложение к резолюции № 95) и постановила подготовить, опираясь на результаты обсуждения, дорожную карту на 2025–2028 годы.

c) Обе рабочие группы продолжили обсуждение определений автоматизации и «умного» судоходства на основе определения уровней автоматизации во внутреннем судоходстве (версия 2022 года), принятого Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР). В целях обеспечения согласованности терминологии на общеевропейском уровне SC.3 сочла целесообразным подготовить резолюцию по этому вопросу.

d) В 2023 году обе рабочие группы продолжили обсуждение вопросов согласования правовых рамок ЕЭК и стратегических областей для стимулирования инноваций во внутреннем судоходстве, в частности, стратегических областей и предложений по оценке международных конвенций и резолюций ЕЭК для выявления пробелов, проблем и узких мест, которые препятствуют развитию автоматизированного судоходства применительно к движению судов по внутренним водным путям в регионе ЕЭК.

29. В области нормативно-правовой базы для прогулочного судоходства, связанной с задачей 8.9 целей в области устойчивого развития, SC.3 а) рассмотрела обновления приложения IV к резолюции № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (МУС) и приняла к сведению новые записи образцов МУС в онлайн-базе данных ЕЭК, а также б) одобрила второй пересмотренный вариант Руководящих принципов применения резолюции № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (МУС) и запросы от судоводителей прогулочных судов о признании МУС. SC.3 отметила

необходимость обсуждения вопроса о начале пересмотра резолюции № 40 и поручила секретариату собрать необходимую информацию, проанализировать сложившуюся ситуацию и представить доклад о ходе работы рабочим группам в 2024 году.

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

1. Координационный комитет по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул

30. По случаю тридцать шестой ежегодной сессии WP.5 Председатель и заместитель Председателя WP.5 вместе с секретариатом и координаторами коридоров (Грузия и Узбекистан), назначенными в рамках Координационного комитета Европейской экономической комиссии (ЕЭК)/Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, представили информацию о ходе реализации усилий по введению в действие транспортных коридоров, предпринятых в рамках работы Комитета с момента его создания в 2022 году. Были представлены итоги первых трех сессий Координационного комитета (в Женеве в декабре 2022 года, в Стамбуле (Турция) в июне 2023 года и в Баку в июле 2023 года), а также утвержденный круг ведения Комитета и его двухгодичная программа работы на 2023–2025 годы, воспроизведенные в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/1.

31. Рабочая группа была проинформирована о том, что двухгодичный план работы Координационного комитета, в состав которого в настоящее время входят представители министерств транспорта, железнодорожных ведомств и таможенных органов Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Турции, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, сосредоточен на следующих пяти согласованных тематических направлениях работы:

a) оценка и определение приоритетности требований, предъявляемых к строительству и модернизации транспортной инфраструктуры, в том числе в отношении подвижного состава и контейнерного пула, а также выявление недостающих инфраструктурных звеньев;

b) цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов (охватывается как документация для одномодальных, так и документация для смешанных перевозок);

c) оценка наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридоров;

d) оценка эффективности работы пунктов пересечения границ по маршрутам обоих коридоров, а также выявление, определение приоритетности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ;

e) повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также улучшение их экологических показателей.

32. Представитель ОЭС высказался за продолжение работы Координационного комитета и сообщил, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций на своей семьдесят седьмой сессии (август 2023 года) приняла консенсусом резолюцию «Сотрудничество между Организацией Объединенных Наций и Организацией экономического сотрудничества» (A/77/L.102), в которой она, в частности, «принимает к сведению инициативу по созданию Координационного комитета Организации экономического сотрудничества и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул с целью содействия повышению транзитного потенциала по направлениям Восток — Запад и Север — Юг на основе координации политики, развития инфраструктуры, совершенствования логистики, технической и финансовой поддержки».

33. Рабочая группа, собравшись в качестве неофициальной группы друзей Председателя WP.5, приветствовала представленный доклад о ходе работы

Координационного комитета ЕЭК/ОЭС по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул. Она высоко оценила тот факт, что Координационный комитет принял свой круг ведения и подробную программу работы на 2023–2025 годы, и призвала страны эффективно выполнять ее.

34. Рабочая группа также приветствовала назначение на первоначальный одногодичный срок двух координаторов коридоров (Грузия и Узбекистан). Рабочая группа поблагодарила представителей и отметила важность продолжения работы по оценке текущих действий, важность мониторинга и проработки тарифов и расписаний как важнейших элементов для дальнейшей работы по введению в действие обоих транспортных коридоров.

35. Рабочая группа приветствовала обзор текущей и запланированной деятельности в поддержку введения в действие Транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/2. Она призвала членов Комитета продолжать обновлять таблицу для целей координации деятельности и включить в нее ссылки на:

а) национальные/двусторонние/субрегиональные инициативы и направления работы, осуществляемые отдельными правительствами (национальными железнодорожными предприятиями, министерствами транспорта и инфраструктуры и таможенными органами), которые имеют отношение к коридорам по всей их протяженности;

б) международную/региональную деятельность и/или нормативную работу, проводимую, при необходимости, в рамках соответствующих рабочих групп под эгидой КВТ ЕЭК и Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и имеющую непосредственное отношение к коридорам по всей их протяженности.

36. В течение 2024 года будут организованы дополнительные гибридные и очные совещания Координационного комитета.

2. Рабочее совещание по киберугрозам для электромобилей и зарядной инфраструктуры для них

37. 5 сентября 2023 года в связи с тридцать шестой ежегодной сессией WP.5 состоялось рабочее совещание по киберугрозам для электромобилей и зарядной инфраструктуры для них, организованное совместно подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике в рамках ежегодного Форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2023 года. На мероприятии выступили основные докладчики от различных заинтересованных сторон, в том числе секретарь Рабочей группы ЕЭК по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA/WP.29), секретарь Группы экспертов ЕЭК по экологически более чистым электроэнергетическим системам, представители Института по вопросам безопасности и охраны ГмбХ/Мангеймского университета прикладных наук, Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), компании «Континентал Отомотив Текнолоджиз ГмбХ», а также соответствующих органов, занимающиеся вопросами кибербезопасности из Нидерландов и Турции.

38. Рабочее совещание стало площадкой для решения следующих задач:

- Повышение осведомленности о широком разнообразии и сложности киберугроз для электромобилей (ЭМ) и зарядной инфраструктуры для них, а также о системных последствиях, которые эти угрозы могут иметь для электросети в целом.
- Обмен мнениями, идеями и информацией о национальном опыте относительно того, как лучше выявлять и предотвращать такие угрозы и уязвимости и управлять ими.
- Изучение передовых практик, внедренных заводами — изготовителями ЭМ, в соответствии с глобально согласованными требованиями к транспортным средствам.

- Определение возможных дальнейших шагов и действий по смягчению последствий, которые должны быть предприняты в этой области государствами-членами и другими соответствующими заинтересованными сторонами при поддержке подпрограмм ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике.

39. Ораторы и участники дискуссии рассмотрели различные киберугрозы, с которыми сталкиваются электромобили и зарядная инфраструктура для них, и их связи с электросетью в целом, а также определили возможные превентивные меры, которые могут быть приняты правительствами и другими соответствующими сторонами. Секретарь GRVA представил обзор мер, принимаемых на регуляторном уровне для обеспечения готовности автомобильного сектора к таким рискам.

40. Что касается возможных мер по снижению киберугроз, которые могут принимать правительства и другие заинтересованные стороны, то участники обменялись мнениями относительно возможности введения усиленных мер безопасности и протоколов аутентификации, а также проведения регулярных аудитов безопасности. Также был сделан акцент на необходимости укрепления сотрудничества между различными заинтересованными сторонами (в том числе на уровне правительств, регулирующих органов, автопроизводителей, поставщиков зарядной инфраструктуры и экспертов в области кибербезопасности), разработки систем мониторинга в режиме реального времени и расширения возможностей реагирования на инциденты.

41. Концептуальная записка, программа и все доклады, представленные на рабочем совещании, размещены на веб-странице <https://unece.org/info/events/event/381119>.

3. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

42. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (ITIO-GIS.org) представляет собой инициативу Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и Исламского банка развития. Центр мониторинга — это многосторонняя веб-платформа ГИС, на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ.

43. На данном этапе МЦМТИ содержит данные по 79 государствам — членам Организации Объединенных Наций, которые к 2024 году будут дополнены данными по еще 27 государствам — членам Организации Объединенных Наций. В настоящее время МЦМТИ охватывает 34 аккредитованных национальных координатора из государственных учреждений, региональных организаций и многосторонних банков развития. В данный момент ведется подготовка внебюджетного проекта по последующей деятельности в рамках МЦМТИ, направленной на совершенствование МЦМТИ и расширение его функциональных возможностей и географического охвата.

4. Адаптация транспорта к изменению климата

44. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3), действующая под эгидой WP.5, осуществляет свою деятельность начиная с 2020 года, уделяя основное внимание: а) повышению осведомленности, наращиванию потенциала и обобщению знаний, накопленных странами и научным сообществом в области оценки последствий изменения климата для транспорта и адаптации к ним; и б) дальнейшему повышению уровня знаний и углублению анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявлению подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации.

45. В 2023 году Группа экспертов проанализировала прогнозы, касающиеся периодов аномальной жары и обильных осадков. В частности, основное внимание GE.3 уделялось анализу воздействия, которое периоды аномальной жары и обильных осадков будут оказывать на транспортную систему, в виде количества дополнительных дней, когда значения температуры или количество осадков, согласно

прогнозам, превысят заданные пороговые уровни. Усиление воздействия также было проанализировано с точки зрения нынешних сбоев в работе транспорта и их последствий, которые происходят в те периоды, когда значения температуры или уровни осадков превышают заданные пороговые значения. Эта работа должна заложить основу для более детального анализа и разработки программ реагирования, направленных на поддержание оптимального уровня устойчивости транспортных систем. Группа разработала рамочный подход для стресс-тестирования транспортных активов на предмет их подверженности рискам, связанным с изменением климата. Этот подход помогает в выявлении факторов уязвимости, проведении оценки рисков и планирования мер по адаптации или снижению рисков в отношении отдельных экстремальных сценариев, например наводнений с периодом повторяемости 100/500 лет. В контексте эффективного тестирования этот подход также позволяет описать необходимые последующие шаги. Кроме того, в нем учитываются как качественные, так и количественные методы стресс-тестирования. Специалистам в области транспорта предлагается использовать этот рамочный подход для оценки уровня устойчивости своих транспортных активов и сетей.

46. GE.3 подготовила усовершенствованный вариант руководства по способам адаптации в транспортном секторе. Способы адаптации можно в целом определить как последовательность взаимосвязанных и гибких действий, которые можно выполнять постепенно, исходя из будущей динамики и изменений рисков и начиная с принятия заблаговременных мер, которые не препятствуют осуществлению последующих действий, но помогают добиться общей адаптации к изменениям климата. В руководстве объясняется порядок применения способов адаптации в транспортном секторе и рассматриваются шаги по их эффективной реализации для адаптации транспортных сетей и активов. В нем также разъясняются проблемы, связанные с таким подходом, и приводятся рекомендации, позволяющие избежать подводных камней.

47. GE.3 также приступила к разработке руководства по оценке критичности объектов сети. Она также продолжила работу по повышению осведомленности о необходимости принятия мер, направленных на адаптацию транспортного сектора к изменению климата. Для этого в течение 2023 года были организованы два мероприятия. Первым мероприятием стала Конференция по адаптации к изменению климата транспортного сектора в Средиземноморском регионе, которая прошла в Марселе 15 и 16 мая 2023 года. Основное внимание в ходе этой конференции было уделено повышению осведомленности об адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и разработке эффективных программ реагирования. Конференция была организована совместно с ЭСКЗА, Францией (Главным управлением по инфраструктуре, транспорту и мобильности, а также властями региона Прованс — Альпы — Лазурный берег) и Центром транспортных исследований для Западного Средиземноморья. В работе конференции приняли участие 60 человек из 15 стран. Программа конференции включала не только панельные дискуссии и доклады, но и выполнение в секционных группах практических заданий по климатическим прогнозам и оценке их значения.

48. Вторым мероприятием стала сессия по прогнозированию, организованная в рамках Всемирного дорожного конгресса ПИАРК в Праге 6 октября 2023 года и посвященная стресс-тестированию как инструменту для оценки устойчивости активов дорожной инфраструктуры к угрозам, связанным с изменением климата. На этой сессии была организована панельная дискуссия, в ходе которой участники обсудили понятие актива дорожной инфраструктуры, наблюдаемые последствия экстремальных погодных явлений и то, как они влияют на предоставление услуг дорожной инфраструктуры, а также экономически оптимальный уровень устойчивости активов дорожной инфраструктуры и варианты проведения стресс-тестирования. За панельной дискуссией последовало демонстрационное моделирование стресс-тестирования с использованием качественного (основанного на экспертных оценках) метода.

5. Инфраструктура для велосипедного движения

49. Группа экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5) была учреждена под эгидой WP.5 в поддержку реализации Общеввропейского генерального плана ОПТОСОЗ по развитию велосипедного движения. Мандат Группы заключается в том, что она должна стать платформой для сбора и анализа данных о национальной велосипедной инфраструктуре и предложить велосипедную сеть ЕЭК на основе существующих национальных велосипедных маршрутов и сети «ЕвроВело». Ее вторая задача включает разработку единых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков для установки на велосипедных маршрутах.

50. В течение 2023 года GE.5 добилась прогресса в работе, направленной на организацию велосипедной сети ЕЭК. GE.5 согласовала три принципа формирования сети ЕЭК на основе национальных сетей, а именно: а) основой для маршрутов сети ЕЭК на территории той или иной страны ЕЭК может служить соответствующий маршрут (соответствующие маршруты) «ЕвроВело», если это целесообразно для данной страны; б) сеть ЕЭК должна состоять из маршрутов большой протяженности; и в) маршруты сети ЕЭК должны обеспечивать трансграничную связанность. GE.5 также согласовала показатель плотности сети, который должен составлять 40–100 км маршрутов на 1000 км².

51. Группа разработала усовершенствованную версию руководства по организации национальной велосипедной сети. В этом руководстве описаны последовательные шаги, которые необходимо предпринимать в процессе разработки и введения в действие сети велосипедных маршрутов. Ожидается, что работа над руководством будет завершена в начале 2024 года и что с его помощью заинтересованные страны и их органы власти будут предпринимать действия, направленные на создание безопасных и удобных для велосипедистов сетей маршрутов на различных уровнях.

52. Наконец, что не менее важно, GE.5 продолжила заниматься выработкой единых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также приступила к оценке их влияния на положения Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Для этого GE.5 начала разрабатывать рекомендации по внесению изменений в Конвенцию, которые позволят ей лучше отразить аспекты, касающиеся велосипедного транспорта.

6. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры

53. На тридцатой пятой ежегодной сессии WP.5 Председатель Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) совместно с ведущей страной Турцией (по автомобильному транспорту) и Польскими железными дорогами (по железнодорожному транспорту) представил окончательный доклад Группы, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.5/2022/6.

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

54. Публикация «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке за 2023 год» уже подготовлена, и ее выпуск запланирован на начало 2024 года. Представленные в этой публикации наборы данных используются для отслеживания прогресса в достижении соответствующей задачи 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития, задачи 9.1 в рамках цели 9 в области устойчивого развития, а также задачи 11.2 в рамках цели 11 в области устойчивого развития.

55. В настоящее время ведется разработка микросайта, посвященного целям в области устойчивого развития. На микросайте будет представлена информация о прогрессе, достигнутом в ходе достижения глобальных показателей, транспортных показателей, касающихся ЕЭК, а также транспортных показателей, выбранных странами для осуществления мониторинга с учетом уникального национального контекста.

56. Были приложены дополнительные усилия для обеспечения того, чтобы собранные данные распространялись среди директивных органов наиболее подходящим способом. Для этого WP.6 разработала интерактивную онлайн-версию инфокарт статистики транспорта — информационную панель, на которой отображаются такие ключевые показатели, как прогресс в области безопасности дорожного движения и распределение перевозок по видам транспорта. Кроме того, была создана экспериментальная «история на основе данных» о безопасности дорожного движения, сочетающая интерактивную визуализацию данных с повествованием на основе использования приемов скроллителлинга.

57. В настоящее время секретариат WP.6 взаимодействует с другими международными партнерами для получения данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей. Чтобы собрать отзывы государств-членов в отношении международных определений и подходящих показателей для проведения последовательных измерений, по этой теме был организован круглый стол.

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

58. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), призвано гарантировать, что перевозки глубоководных замороженных и охлажденных пищевых продуктов являются эффективными и безопасными, осуществляются с учетом санитарно-гигиенических требований и не представляют опасности для здоровья людей. СПС также помогает странам избежать потерь продуктов из-за их порчи, вызванной ненадлежащим температурным режимом во время перевозки.

59. Договаривающимися сторонами СПС являются 52 страны, в том числе страны, не являющиеся членами ЕЭК (Исламская Республика Иран, Марокко, Тунис и Саудовская Аравия).

60. Соглашением СПС устанавливаются общие стандарты для транспортных средств с регулируемым температурным режимом, в частности для автотранспортных средств, железнодорожных вагонов и контейнеров, а также испытания для обеспечения изотермических свойств транспортных средств и эффективности термического оборудования. Благодаря регулированию транспортного оборудования и обеспечению перевозки скоропортящихся продуктов питания в согласованных условиях высокого уровня, позволяющих сохранить их качество, СПС вносит свой вклад:

- a) в содействие торговле чувствительными к температуре товарами;
- b) в создание равных условий в отрасли грузовых автомобильных перевозок, обеспечивающих качество и безопасность перевозимых грузов (задача 8.2);
- c) в профилактику возможных заболеваний, обусловленных ненадлежащими условиями хранения продуктов во время их поставки потребителям (задача 3.d).

61. Перевозки охлажденных пищевых продуктов и пищевых продуктов глубокой заморозки оказывают влияние на изменение климата на нескольких уровнях:

- a) использование новых изоляционных пеноматериалов и вспенивающих веществ, которые одновременно являются безопасными для озонового слоя и отличаются высокой эффективностью (задача 9.5);
- b) определение расхода топлива для холодильных установок с приводом от двигателя транспортного средства с целью повышения энергоэффективности и снижения выбросов;

с) определение изотермических свойств изотермического транспортного оборудования (значение К), которые напрямую влияют на итоговое значение выбросов CO₂ теплового двигателя;

д) разработка систем энергетической маркировки или минимальных стандартов эффективности для отрасли рефрижераторного транспорта, побуждающих рынок к повышению энергоэффективности (цель 9.4).

62. СПС способствует общему сокращению пищевых отходов, образующихся из-за ненадлежащих условий перевозки. Миллионы тонн продуктов питания, которые уходят в отходы, являются также причиной растрачивания весьма скудных и невозобновляемых ресурсов, необходимых для производства продуктов питания, таких как земля, вода и энергия, а также химических удобрений и пестицидов, и способствуют глобальному потеплению. Кроме того, отходы пищевых продуктов отрицательно сказываются на продовольственной безопасности (задачи 2.1 и 2.2, задача 8.4 и задачи 12.2, 12.3 и 12.5).

63. Секретариат ЕЭК подготовит пересмотренное сводное издание Соглашения СПС, в котором будут отражены поправки, принятые в течение 2021–2022 годов. Деятельность в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов способствует достижению устойчивого развития по всем его трем измерениям (экономическому, социальному и экологическому), в частности в том, что касается целей 2, 3, 8, 9 и 12 в области устойчивого развития и связанных с ними задач.

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

64. Работа Отдела устойчивого транспорта в области ведения и предоставления правовых документов и сопутствующих рекомендаций ЭКОСОС по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта, а также по классификации опасности и маркировке химической продукции способствует безопасному обращению с химической продукцией на протяжении всего ее жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование). В 2023 году вступили в силу или могут применяться на добровольной основе с 1 января 2023 года следующие международно-правовые акты, регулирующие воздушные, морские и наземные перевозки опасных грузов, которые были обновлены после включения в них положений, содержащихся в Типовых правилах (22-е пересмотренное издание) и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (9-е пересмотренное издание), подготовленных секретариатом ЕЭК в 2021 году:

- в отношении воздушного и морского транспорта: Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (издание 2023/2024 годов) и Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ, издание 2022 года, включая поправку 41–22);
- в отношении внутреннего транспорта: положения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ изданий 2023 года, которые были приняты соответствующими межправительственными органами в 2022 году, обеспечивают согласованность с положениями 22-го пересмотренного издания Типовых правил и вступили в силу 1 января 2023 года. Их применение стало обязательным в случае международных перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом между договаривающимися сторонами этих соглашений (54 — для ДОПОГ, 45 — для МПОГ и 18 — для ВОПОГ), а также применительно к внутренним перевозкам по территории всех государств — членов Европейского союза.

65. На своих сто тринадцатой и сто четырнадцатой сессиях Рабочая группа по перевозке опасных грузов (WP.15) приветствовала действия КВТ в области адаптации к изменению климата и смягчения его последствий и внесла свой вклад в разработку

Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Ее работа осуществлялась в рамках целей ООН в области устойчивого развития 3 (Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте), 11 (Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов) и 13 (Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями).

66. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ успешно провел рабочее совещание, посвященное устойчивому развитию и изменению климата с точки зрения перевозки опасных грузов по внутренним водным путям¹.

67. После одобрения Комитетом экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции рекомендаций, вынесенных его двумя подкомитетами, секретариат подготовил для осуществления и использования во всем мире новые сводные пересмотренные издания Типовых правил (23-е пересмотренное издание) и СГС (10-е пересмотренное издание), а также восьмое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям. Работа, проведенная двумя подкомитетами в 2023 году, вновь способствовала достижению целей Повестки дня на период до 2030 года в социальной, экономической и экологической областях, в частности достижению целей 3, 6, 8, 12, 13, 14 и 16 в области устойчивого развития.

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

68. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) продолжила свои усилия по укреплению основ для осуществления устойчивых интермодальных перевозок и логистических операций, а также политики в области интермодальных перевозок и логистики в регионе ЕЭК. Она также работала над расширением сотрудничества стран — членов ЕЭК в области интермодальных перевозок и логистики путем обмена опытом и передовой практикой.

69. WP.24 провела рабочее совещание, посвященное способам формирования спроса на интермодальные перевозки и способам анализа потенциала для перераспределения перевозок по видам транспорта. Особое внимание в ходе рабочего совещания было уделено изучению вопросов ценообразования на грузовые перевозки, их надежности, а также осведомленности представителей отрасли и общественности в целом о преимуществах и недостатках различных видов грузовых перевозок. Цель обсуждения заключалась в обмене практикой и опытом, улучшении понимания спектра мер по созданию равных условий для грузоперевозок, которые должны быть в распоряжении отрасли, и действий, необходимых для усиления технико-экономической обоснованности интермодальных/комбинированных перевозок. С возможными действиями по формированию спроса на интермодальные перевозки можно ознакомиться на веб-странице рабочего совещания: <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/386576>.

70. WP.24 продолжила свою работу по модернизации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. Как и в предыдущие годы, содержащиеся в Соглашении сведения о линиях и объектах сети были обновлены, с тем чтобы отразить запланированные или осуществленные изменения. Был доработан новый инструмент на основе ГИС, позволяющий государствам-членам, операторам и другим заинтересованным сторонам определять минимальные параметры сети. Помимо прочих преимуществ, этот инструмент помогает получить более точное представление о степени осуществления Соглашения.

71. WP.24 разработала первоначальный вариант рамочной схемы перевода в электронный формат информации и документов для интермодальных перевозок.

¹ Подробная информация доступна на сайте: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/370093>.

В этой рамочной схеме рассматриваются потоки данных и информации между участвующими в интермодальной перевозке сторонами, к числу которых относятся грузоотправители, грузополучатели, грузоперевозчики и последующие перевозчики. Рамочная схема охватывает также обмен данными и информацией в случае возникновения обстоятельств, препятствующих перевозке или доставке, в случае пропажи груза или в случае предоставления последующих инструкций по перевозке. WP.24 будет продолжать работу над совершенствованием этой рамочной схемы. Чтобы проверить все необходимые потоки данных и информации, подлежащие регистрации, в 2024 году будет смоделирована перевозка, в ходе которой возникают такие проблемы, как, например, потеря груза или повреждение груза.

72. WP.24 приступила к разработке руководства по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики. Для этой цели WP.24 также продолжила обсуждение вопроса о том, как установить, если это возможно, соответствующие целевые показатели для интермодальных перевозок на основе доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках и доли железнодорожных перевозок для стран ЕЭК.

73. WP.24 также отметила достигнутый прогресс и согласовала отдельные предложения по обновлению Кодекса ГТЕ. Она продолжит работу над этим обновлением вместе с соответствующими органами Международной организации труда и Международной морской организации с целью принятия в ближайшем будущем пересмотренного Кодекса ГТЕ.

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

Общие замечания

74. Информация о деятельности Всемирного форума и его шести вспомогательных рабочих групп представлена в годовой программе работы WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1), где содержится подробный обзор распределения областей работы между различными группами по результатам выделения приоритетных направлений работы, определения сроков и задач и их согласования со стратегией КВТ.

75. В течение 2023 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работало более 40 неофициальных рабочих групп (НРГ), оказывавших им помощь в разработке новых правил в области транспортных средств и обновлении 165 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 24 глобальных технических правил Организации Объединенных Наций (ГТП ООН) в рамках Соглашения 1998 года и 4 предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, в результате чего было принято в общей сложности 115 поправок и введено 3 новых правила ООН и 1 новое ГТП ООН.

76. На сто восемьдесят девятой сессии в марте 2023 года Всемирный форум отметил свое 70-летие и 65-ю годовщину Соглашения 1958 года. На своей сто девяностой сессии в июне 2023 года Всемирный форум отметил 25-ю годовщину Соглашения 1998 года.

Автоматизация транспортных средств

77. После реструктуризации WP.29 в июне 2018 года, проведенной в целях выполнения решения № 19 КВТ от 2018 года, и создания Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) WP.29 и его вспомогательные органы руководствовались в своей работе Рамочным документом по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2), который был одобрен КВТ на его восемьдесят второй сессии и служит ориентиром для работы в области автоматизированных транспортных средств. Эта работа проводится под руководством сопредседателей от Америки, Азии и Европы в соответствии с концепцией безопасности, ключевыми

элементами безопасности, руководящими указаниями, содержащимися в рамочном документе для рабочих групп WP.29, а также в соответствии с прилагаемой к нему программой мероприятий, которая предназначена для стран, использующих систему официального утверждения типа, и стран, применяющих систему самосертификации. Эти мероприятия направлены на формирование новаторской инициативы по согласованию на глобальном уровне правил в области автоматизированных транспортных средств и созданию более продуктивной среды для инноваций. В 2023 году в контексте Рамочного документа было подготовлено обновление Основного документа о новом методе оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НАТМ), проведена работа над общим окончательным документом, представляющим деятельность НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ) и НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД), который был принят за основу для разработки новых правил для автоматизированных систем вождения в рамках соглашений 1958 и 1998 годов, и подготовлен проект рекомендаций по кибербезопасности транспортных средств и обновлению программного обеспечения.

78. Кроме того, GRVA приступила к разработке проекта правил ООН, касающихся систем помощи водителю в управлении (ДКАС). С помощью этих новых правил будут проведены четкие различия между имеющимися в настоящее время и уже широко распространенными технологиями, которые пока находятся на втором уровне автоматизации, и технологиями, обеспечивающими полностью автоматизированное вождение и позволяющими водителям заниматься другими задачами, не связанными с управлением автомобилем (см. также резолюцию Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) о соображениях безопасности при выполнении водителями действий, не связанных с вождением, когда автоматизированные системы вождения, выдающие запросы на передачу управления, осуществляют динамическое управление), при этом будет по-прежнему действовать требование о сохранении водителем контроля над транспортным средством.

Соглашение 1958 года

79. WP.29 ввел новые Правила № [168] ООН, касающиеся общих выбросов в реальных условиях вождения, которые будут способствовать защите окружающей среды и обеспечат предоставление реалистичной информации о выбросах CO₂ новыми транспортными средствами. Благодаря новым правилам № [169] ООН, касающимся регистраторов данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности, при расследовании дорожно-транспортных происшествий с участием таких транспортных средств будет получен доступ к данным, регистрируемым непосредственно перед столкновением и во время столкновения. Новые Правила № [170] ООН, касающиеся детских удерживающих систем для более безопасной перевозки детей в автобусах, будут в значительной степени способствовать повышению безопасности наиболее уязвимой группы — детей — во время столкновений при перевозке в автобусах.

80. В существующие правила ООН и соответствующие резолюции было внесено 114 поправок, что позволило привести их в соответствие с самыми последними технологическими инновациями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

81. Поскольку финансирование для размещения ДЕТА не было обеспечено ни из средств регулярного бюджета Европейской экономической комиссии (ЕЭК), ни из внебюджетных ресурсов, WP.29 выразил благодарность Германии, которая сейчас на временной основе осуществляет хостинг этой базы данных. WP.29 продолжит заниматься поиском возможных устойчивых решений для финансирования хостинга ДЕТА.

82. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля, касающегося декларации о соответствии (ДоС). Возобновилась разработка модуля для уникального

идентификатора (УИ), которая была приостановлена на время проведения оценки его общей применимости ко всем правилам ООН. Договаривающиеся стороны ведут обсуждения подхода, допускающего факультативное применение УИ.

Соглашение 1997 года

83. На своей сто девяносто первой сессии WP.29 принял проект рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств на основе целостного подхода, который предусматривает режим соблюдения требований с момента официального утверждения типа, во время периодических технических осмотров и технических осмотров на дорогах, до окончания срока службы и утилизации транспортного средства.

84. WP.29 также принял поправку к резолюции CP.6 (об испытательном оборудовании, навыках и подготовке инспекторов и надзоре за их деятельностью), установив требования к испытательному оборудованию, используемому для определения концентрации взвешенных частиц. WP.29 внес поправку в Предписание № 1 ООН (об охране окружающей среды), включив в него испытания с помощью систем определения концентрации взвешенных частиц в качестве альтернативного испытания для дизельных транспортных средств с уровнем выбросов 5/V и 6/VI. Появление этого нового вида испытаний на выбросы дизельными двигателями, проводимых в ходе периодических технических осмотров, будет способствовать усилению охраны окружающей среды.

Соглашение 1998 года

85. В 2023 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми глобальными техническими правилами Организации Объединенных Наций (ГТП ООН) и ввел ГТП № 24 ООН, касающиеся лабораторного измерения выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности.

86. WP.29 ввел одну поправку к ГТП № 13 ООН (транспортные средства на водороде и топливных элементах) и одну поправку к Общей резолюции № 1 (OP.1), касающейся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах ООН и ГТП ООН. Это позволит привести ГТП ООН в соответствие с самыми последними технологическими инновациями и включить в них более строгие требования, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

М. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Административный комитет МДП (АС.2)

87. Для WP.30 и Административного комитета МДП (АС.2) 2023 год ознаменовался значительным достижением. После вступления в силу 25 мая 2021 года пакета предложений по поправкам, вводящим в правовой текст Конвенции МДП 1975 года компьютеризированную процедуру МДП, известную как процедура eTIR, и новое приложение 11, была осуществлена первая перевозка eTIR.

88. Работа по подключению национальных таможенных систем к международной системе eTIR находится на следующей стадии:

а) Азербайджан, Грузия, Пакистан, Тунис и Узбекистан завершили подключение своих национальных таможенных систем к международной системе eTIR;

б) МСАТ завершил подключение своих ИКТ-систем к международной системе eTIR;

с) Казахстану, Кыргызстану и Таджикистану были выделены средства из бюджета регулярной программы технического сотрудничества (РПТС), после чего были наняты консультанты по этим странам и начаты проекты по подключению;

d) Иран (Исламская Республика) и Украина выразили заинтересованность в подключении к системе.

89. АС.2 принял к сведению, что ТОО рассмотрел результаты проверки концепции, касающейся возможности предоставления держателям доступа к данным о перевозке МДП через предназначенные для них веб-сервисы и мобильные приложения. ТОО высказал мнение о том, что, поскольку этот вопрос требует внесения изменений в концепцию eTIR, договаривающимся сторонам Конвенции МДП, связанным приложением 11, следует в первую очередь рассмотреть его в рамках АС.2. Председатель ТОО предложил АС.2 высказать свое мнение по данному вопросу. АС.2 решил вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

90. В настоящее время ведется подготовка 12-го пересмотренного варианта Справочника МДП, который будет опубликован в 2024 году. ИСМДП готовит ряд новых примеров передовой практики, которые будут добавлены к уже имеющимся примерам. Эти примеры касаются пояснительной записки 0.49 и комментария к ней об использовании уполномоченного грузоотправителя и грузополучателя, а также комментария к статье 1 о) об использовании субподрядчиков. Помимо версии в формате PDF, секретариат намерен выпустить более интерактивную онлайн-версию.

91. На своей сто шестьдесят четвертой сессии (октябрь 2023 года) WP.30 рассмотрела неофициальные документы №№ 4, 5, 6, 7 и 8 WP.30 (2023 год), содержащие первые четыре главы и приложение к публикации, подготовленной секретариатом ЕЭК в сотрудничестве с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и озаглавленной «Практическое руководство по облегчению пересечения границ». Секретариат предложил заинтересованным делегатам представить примеры передовой практики и тематические исследования для включения в публикацию, которая будет выпущена на английском, русском и французском языках к концу 2023 года.

92. На своей сто шестьдесят четвертой сессии (октябрь 2023 года) WP.30 была кратко проинформирована о последних изменениях в связи с осуществлением Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК и Международным туристским альянсом/Международной автомобильной федерацией (МТА/ФИА) об активизации и переводе в электронный формат соответствующих конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, и в частности о разработке системы eCPD (электронных таможенных талонных книжек). Секретариаты приступили к разработке концепций будущей системы и представят документ на рассмотрение WP.30 на одной из ее будущих сессий (ECE/TRANS/WP.30/328, пункт 25).

93. Кроме того, на сто шестьдесят четвертой сессии (октябрь 2023 года) WP.30 была также проинформирована о том, что в ответ на запрос таможенных органов и в зависимости от наличия внебюджетных средств секретариат — при содействии секретариата ФИА — проведет неофициальное специальное совещание в режиме онлайн, касающееся организации первой сессии неофициальной рабочей группы по переводу в электронный формат таможенных талонных книжек (ТТК). Первая сессия неофициальной группы экспертов по переводу в электронный формат ТТК состоялась 14 декабря 2023 года в онлайн-формате и при участии многих таможенных органов и частных объединений/клубов секретариата ФИА. Эксперты получили возможность впервые обсудить все вопросы, связанные с эффективным переводом в электронный формат ТТК, включая ряд аспектов, касающихся усовершенствования текущей процедуры, которые также могут быть учтены. Следующая сессия группы состоится в марте 2024 года.