


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

Женева, 4–6 сентября 2023 года

Пункт 13 предварительной повестки дня

Утверждение основных решений
**Доклад Рабочей группы по тенденциям и экономике
транспорта о работе ее тридцать шестой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–7	4
III. Межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами (пункт 2 повестки дня)	8–14	4
IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)	15–33	5
A. Евро-азиатские транспортные связи	15–23	5
B. Проекты Трансьвропейской автомагистрали и Трансьвропейской железнодорожной магистрали	24–25	7
C. Трансьвропейская транспортная сеть	26	7
D. Транспорт в Средиземноморском регионе	27–28	8
E. Другие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей	29–33	8
V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)	34–36	9
A. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры	34–35	9
B. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры	36	9
VI. Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)	37–50	9
A. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним	37–38	9
B. Важнейшая роль внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий изменения климата	39–48	10



C.	Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций	49–50	12
VII.	Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)	51–58	13
VIII.	Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня).....	59–60	14
IX.	Обзор и мониторинг возникающих проблем и целей устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)	61–71	15
A.	Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта	61–64	15
B.	Тенденции и экономика транспорта в 2023–2024 годах	65	15
C.	Техническая помощь странам с переходной экономикой.....	66–69	16
1.	Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта.....	66	16
2.	Техническая помощь регионального советника.....	67	16
3.	Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.....	68–69	16
D.	Анализ статистики транспорта ЕЭК	70–71	16
X.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)	72–73	17
XI.	Доклад Рабочей группы по оценке за период 2020–2023 годов и обновленные двухгодичная и долгосрочная программы работы (пункт 10 повестки дня)	74–76	17
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня).....	77	18
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня).....	78	18
XIV.	Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня).....	79	18
Приложения			
I.	Круг ведения Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта		19
II.	Правила процедуры Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)		21
III.	Двухгодичная программа работы на 2024–2025 годы и система оценки.....		28

I. Участники

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провела свою тридцать шестую сессию 4–6 сентября 2023 года. На совещании, которое проходило под председательством г-жи Э. де Вит (Нидерланды), присутствовали (в заочном и очном форматах) 156 делегатов. В нем приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций: Австрии, Азербайджана, Албании, Беларуси, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Грузии, Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Мальты, Молдовы (Республика), Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Узбекистана, Франции, Хорватии, Чехии и Швеции. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК на нем присутствовали также представители Бразилии, Индии, Ирана (Исламская Республика) и Ливана. В качестве наблюдателя присутствовало Государство Палестина.

2. Были представлены следующие организации и специализированные учреждения ООН: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Проект Трансевропейской автомагистрали (ТЕА), Проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Всемирная торговая организация (ВТО).

3. Были представлены следующие межправительственные организации: Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Межправительственная комиссия (МПК) транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международный транспортный форум (МТФ), Исламский банк развития (ИБР), Стамбульский центр ОЭСР, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

4. Были представлены следующие неправительственные организации, ассоциации частного сектора и научные структуры: АБЕРЕ — Европа, Комитет Транссахарской магистрали (КЛРТ), «Континентал АГ», «ЭлаадНЛ», Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), «ГЕС ГРУПП», Глобальный альянс по аккумуляторам, Ассоциация Большого Каспия, «ГринБи», Институт политики в области транспорта и развития (ИПТР), Международная академия архитектуры, Международная ассоциация Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), Международный координационный совет по трансевразийским перевозкам, Международный совет по экологически чистому транспорту, Инк., Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Российский университет транспорта, Университет штата Калифорния в Сан-Диего, Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), Геологическое общество Сербии, Фонд «Партнерство за рациональный, низкоуглеродный транспорт» (СЛОКАТ), Организация по устойчивому развитию транспорта в Африке, Швейцарский федеральный технологический институт в Лозанне (ЕПФЛ), Управление по энергетике, акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕЖА), Всемирный совет деловых кругов по вопросам устойчивого развития (ВСДКУР) и Всемирный экономический форум (ВЭФ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/73

5. В соответствии с правилами процедуры Комиссии WP.5 утвердила предварительную повестку дня своей тридцать шестой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/73.

6. Председатель сообщила Рабочей группе, что Исполнительный комитет (Исполком) ЕЭК на своей сессии 15 мая 2023 года постановил незамедлительно прекратить действие «специальных процедур, применяющихся во время пандемии COVID-19», в силу которых в порядке исключения и на ограниченный срок допускалось проведение официальных совещаний в гибридных форматах. Председатель пояснила, что с учетом разнообразия тем, обсуждаемых на ежегодной сессии Рабочей группы в 2023 году, и в целях выполнения WP.5 своей функции межрегионального аналитического центра они с заместителем Председателя в консультации с секретариатом приняли решение о том, что в ходе рассмотрения конкретных пунктов повестки дня (4 сентября с 10 ч 00 мин до 13 ч 00 мин и с 15 ч 00 мин до 18 ч 00 мин; 6 сентября с 10 ч 00 мин до 13 ч 00 мин) будет допускаться дистанционное участие с обеспечением устного перевода на все три рабочих языка ЕЭК, что позволит расширить охват консультаций. В то же время Председатель подчеркнула, что удаленным участникам разрешается участвовать только в «консультативном качестве», а решения могут принимать исключительно делегации, присутствующие очно.

7. Рабочая группа высоко оценила усилия Председателя, заместителя Председателя и секретариата, направленные на возможность частичного проведения текущей сессии в гибридном формате. Рабочая группа предложила также провести свою следующую ежегодную сессию в гибридном формате в целях расширения охвата консультаций по соответствующим пунктам повестки дня. Рабочая группа обратилась к государствам-членам с просьбой рассмотреть вопрос о выделении средств на проведение совещаний в гибридном формате.

III. Межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1 WP.5 (2023 года)

8. 4 сентября 2023 года, в соответствии с высказанной на тридцать пятой ежегодной сессии Рабочей группы просьбой к секретариату о дальнейшем проведении и поддержке межрегиональных консультаций по конкретным актуальным вопросам, было организовано межрегиональное рабочее совещание по управлению мультимодальными транспортными коридорами в рамках тематического блока работы WP.5 «развитие транспортных сетей и/или связей». Учитывая высказанную на восьмидесятой пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) просьбу о проведении консультаций с ОСЖД и ОТИФ по вопросу создания координационных механизмов управления международными транспортными коридорами, ОСЖД и ОТИФ, а также другим соответствующим международным и региональным заинтересованным сторонам, отвечающим за регулирование, было предложено поделиться своим опытом в этой области.

9. Рабочее совещание, проведенное при поддержке всех пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций (ЕЭК, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЭКА и ЭКЛАК), стало комплексной платформой для обмена ценным опытом, накопленным в области подходов к управлению коридорами, между политиками и заинтересованными сторонами в регионах Европы, Азии, Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки. В нем приняли участие докладчики от разных стран, включая Бразилию, Российскую Федерацию и Турцию, а также представители ОТИФ, ОСЖД,

ЭСКЗА, Комитета по транссахарскому автомобильному коридору и Исламского банка развития (ИБР).

10. Представитель ОТИФ представил подробный обзор Конвенции 1999 года о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и приложений к ней, а также ее роли в содействии международным железнодорожным грузоперевозкам в регионе. Представитель ОСЖД подробно рассказал о роли организации в управлении коридорами, осветив вопросы, связанные с составлением полных карт коридоров путем предоставления инклюзивной платформы для диалога между национальными железнодорожными предприятиями из разных стран региона, а также путем разработки технических характеристик и аспектов эксплуатационной эффективности.

11. Рабочая группа обратила внимание на важность создания надежной нормативно-правовой базы в дополнение к развитию инфраструктуры и внедрению комплексного подхода к коридорам, признавая, что транспортный коридор не может быть надежнее своего самого слабого звена. Заслушав ряд докладов, Рабочая группа отметила значительные различия в подходах к управлению коридорами в разных странах и регионах, а также возможности для их согласования и извлечения уроков. В связи с этим Рабочая группа постановила, что намеревается и впредь предоставлять площадку для обмена мнениями о последних тенденциях, возможностях и проблемах в области управления мультимодальными транспортными коридорами с акцентом на правовые, институциональные и нормативные аспекты в разных регионах.

12. Рабочая группа предложила секретариату продолжать проведение и содействие проведению на двухгодичной основе таких консультаций по конкретным темам, представляющим межрегиональный интерес, по возможности в сотрудничестве с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а также другими региональными/межрегиональными организациями и проектами, имеющими отношение к этим темам. Она поручила секретариату провести следующую сессию в 2025 году в соответствии с недавно предложенными двухгодичной программой работы на 2024–2025 годы и долгосрочной программой работы.

13. Принимая во внимание существующие компетенции WP.5 и ОСЖД в области развития международных транспортных коридоров, Рабочая группа отметила важность тесной координации между этими двумя органами в отношении этих вопросов. Она предложила секретариату совместно с Комитетом ОСЖД определить возможные формы углубления такого сотрудничества.

14. Доклад о проведении, сообщения и все материалы рабочего совещания размещены на сайте тридцать шестой сессии WP.5: <https://unece.org/info/events/event/381119>.

IV. Развитие транспортных сетей и/или связей (пункт 3 повестки дня)

A. Евро-азиатские транспортные связи

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2023/1; ECE/TRANS/WP.5/2023/2; неофициальный документ № 2 WP.5 (2023 года)

15. В рамках этого пункта повестки дня Председатель и заместитель Председателя совместно с секретариатом и координаторами коридоров (Грузией и Узбекистаном), назначенными в рамках Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, который был учрежден в формате группы друзей Председателя WP.5, сообщили о ходе работы, проделанной с момента окончания прошлой ежегодной сессии Группы. Были представлены итоги первых трех сессий Координационного комитета (состоявшихся в Женеве в декабре 2022 года; в Стамбуле (Турция) в июне 2023 года и в Баку в июле 2023 года), а также одобренный круг ведения Комитета и двухгодичная программа работы на 2023–2025 годы.

16. Рабочая группа была проинформирована о том, что программа работы Координационного комитета состоит из пяти согласованных тематических блоков работы, имеющих следующие цели:

а) 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;

б) цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов (охватывается документация как для перевозок одним видом транспорта, так и для мультимодальных перевозок);

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

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

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

17. Председатель объявила, что предстоящая четвертая сессия Координационного комитета, скорее всего, пройдет в гибридном формате в последнем квартале 2023 года, а дополнительные очные сессии запланированы на 2024 год.

18. 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».

19. Представитель ТРАСЕКА сообщил о текущей реализации инициатив, направленных на цифровизацию коридора и использование накладной ЦИМ/СМГС (с ее постепенным переводом в электронный формат); а также о мерах по развитию мультимодальных перевозок, в том числе путем согласования таможенных процедур и инициатив по облегчению пересечения границ. В отношении тематического блока С двухгодичной программы работы Координационного комитета представитель подчеркнул, что обеспечение наличия достоверных графиков движения и тарифов, согласованных в масштабах всего коридора, потребует времени и координации усилий задействованных стран, причем лучшим способом достижения этой цели являются действия в духе транспарентности, доступности и в соответствии с рыночными условиями. Представитель подтвердил заинтересованность ТРАСЕКА в дальнейшем участии в работе Координационного комитета.

20. Представители Стамбульского центра ОЭСР и Международного транспортного форума (МТФ) объявили о текущей подготовке аналитического исследования, направленного на выявление физических и нефизических узких мест и потребностей в реформировании Транскаспийского коридора с точки зрения частного сектора. Сбор данных ведется из широкого круга источников, в том числе заинтересованных государственных структур и ассоциаций деловых кругов. Проект результатов исследования будет обсуждаться на совещании в Стамбуле в начале ноября 2023 года, а его официальное одобрение состоится на Евразийской неделе ОЭСР в Париже в начале декабря 2023 года.

21. 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, состоящий в настоящее время из представителей правительств семи стран (Азербайджан, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Кыргызстан, Турция и Узбекистан), принял свой круг ведения и подробную программу работы на 2023–2025 годы, и призвала страны к ее эффективному выполнению.

22. 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.

23. Рабочая группа высоко оценила обзор текущей и планируемой деятельности по вводу в эксплуатацию транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул, представленный правительствами Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламская Республика), Казахстана, Турции и Узбекистана, являющихся членами Координационного комитета (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 на всем их протяжении;

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 на всем их протяжении.

В. Проекты Трансевропейской автомагистрали и Трансевропейской железнодорожной магистрали

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2023/3

24. Руководители проектов Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) кратко проинформировали WP.5 о деятельности в связи с ТЕА и ТЕЖ, осуществлявшейся в отчетный период 2022–2023 годов и представленной в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/3.

25. Рабочая группа выразила признательность координаторам проектов ТЕА и ТЕЖ за представленную информацию и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии. В частности, Рабочая группа отметила возможный синергизм между программами работы по ТЕА и ТЕЖ и работой, проводимой в отношении введения в действие евро-азиатских транспортных связей и в рамках Координационного комитета. WP.5 поручила координаторам проектов ТЕА и ТЕЖ изучить возможности более тесного сотрудничества по этому вопросу и представить соответствующий доклад на ее ежегодной сессии в следующем году.

С. Трансевропейская транспортная сеть

26. Никакой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

D. Транспорт в Средиземноморском регионе

Документация: неофициальный документ № 7 WP.5 (2023 года)

27. СЕТМО представил WP.5 обновленную информацию о своей деятельности с момента окончания ее предыдущей сессии, в том числе о достижениях Группы министров транспорта стран Западного Средиземноморья (ГТМО 5+5). Среди основных результатов работы — начало проведения стратегического исследования «На пути к укреплению связанности и устойчивости в секторе транспорта и логистики Средиземноморского региона — тенденции в торговле, морских перевозках и вопросах устойчивости»; текущая реализация плана действий по Трансмагрибскому мультимодальному коридору (ТМК); и проведение диагностического исследования по связанности морского сообщения в Западном Средиземноморье.

28. WP.5 поблагодарила представителя секретариата СЕТМО и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

E. Другие инициативы по развитию транспортных коридоров/связей

29. Российская Федерация подчеркнула, что развитие транспортных коридоров в соответствии с международно-правовыми документами играет важную роль в содействии функционированию глобальных цепочек поставок. Была также представлена информация о стратегических приоритетах дальнейшего развития страны в сотрудничестве с соседними странами, относящимися к региону Каспийского моря, в частности о создании новой и оптимизации существующей инфраструктуры. Кроме того, будут предприняты дальнейшие усилия по улучшению технических аспектов трансграничной эксплуатационной совместимости и созданию гибких тарифных систем и транспортных услуг. Рабочая группа была проинформирована о том, что в 2023 году объемы перевозок по Северному коридору составили 280 млн тонн, а в 2024 году ожидается их дальнейшее увеличение.

30. Представитель Ассоциации Большого Каспия представил свою организацию, которая функционирует в партнерстве со Всемирным экономическим форумом и объединяет все каспийские и черноморские прибрежные государства. Представитель подчеркнул потенциал Южного коридора, проходящего через Афганистан и Пакистан и обеспечивающего нескольким странам Центральной Азии доступ к Персидскому заливу и мировым рынкам по кратчайшей траектории.

31. WP.5 приветствовала вклад других стран и международных партнеров в работу по данному пункту повестки дня и признала важность тесной координации и взаимодействия в рамках той многогранной работы, которая ведется в регионе в интересах евро-азиатского внутреннего транспорта в целом и экономического развития региона.

32. В отношении вопросов оценки эффективности международных транспортных коридоров WP.5 поручила секретариату в дальнейшем принимать во внимание большее число инициатив, данных и исследований других международных организаций, учреждений и исследовательских центров, а также данных, которые уже поступили от стран.

33. Российская Федерация предложила учредить Координационный комитет по железнодорожному маршруту № 1 ЕАТС по аналогии с уже действующими комитетами по транскаспийским маршрутам. В связи с этим Рабочая группа предложила секретариату, при условии наличия ресурсов, начать работу по формированию Координационного комитета по железнодорожному маршруту № 1 ЕАТС и представить доклад о ходе работы на предстоящей тридцать седьмой сессии Рабочей группы в сентябре 2024 года. Рабочая группа отметила, что при наличии спроса со стороны государств-членов и необходимых ресурсов в рамках Рабочей группы в будущем могут быть учреждены новые координационные комитеты по различным коридорам.

V. Данные по транспортной инфраструктуре (пункт 4 повестки дня)

A. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

34. Секретариат представил обновленный доклад и обзор последующих шагов, касающихся Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ), который в порядке эксперимента уже используется правительствами, представителями многосторонних банков развития (МБР) и организаций регионального сотрудничества. Был показан подготовленный ЕЭК и ИБР рекламный ролик, в котором в сжатой форме демонстрируются различные функциональные возможности МЦМТИ. Секретариат также сообщил, что на данный момент группа в составе примерно 20 правительств назначила национального координатора для начала использования МЦМТИ в тестовом режиме.

35. WP.5 с интересом отметила последние события, связанные с использованием веб-сайта ИПО-GIS.org в тестовом режиме, и призвала к сотрудничеству большего числа стран с секретариатом в целях дальнейшего развития этой платформы и полного раскрытия ее потенциала в качестве инструмента моделирования, планирования и сбора средств для региональной транспортной инфраструктуры.

B. Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры

36. Рабочая группа приветствовала процесс доработки публикации доклада Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры в качестве издания Организации Объединенных Наций в соответствии с решением, принятым на ее сессии в прошлом году, и поручила секретариату организовать в последнем квартале 2023 года краткое онлайн-совещание с участием делегатов WP.5 и других заинтересованных сторон.

VI. Транспорт и изменение климата (пункт 5 повестки дня)

A. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним

37. Секретариат кратко сообщил о прогрессе, достигнутом Группой экспертов в деле осуществления ее мандата на 2020–2025 годы. Была представлена информация о проведенном Группой анализе будущих климатических прогнозов, разработке основы для проведения стресс-тестирования на предмет рисков, связанных с изменением климата, подготовке руководства по возможностям адаптации на транспорте, начале анализа происшествий, вызванных опасными погодными условиями, и ущерба, который они наносят транспорту, а также о результатах конференции по Средиземноморскому региону, которая была проведена под эгидой Группы в сотрудничестве с Францией, ЭСКЗА и СЕТМО и касалась вопросов адаптации транспорта к изменению климата в Средиземноморском бассейне.

38. Рабочая группа выразила признательность за значительный прогресс, достигнутый в осуществлении мандата Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним, и предложила Группе представить аналогичную информацию о ходе работы на ее ежегодной сессии в следующем году.

В. Важнейшая роль внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий изменения климата

Документация: неофициальный документ № 6 WP.5 (2023 года)

39. Рабочая группа приветствовала тематические обсуждения о роли внутреннего транспорта в смягчении последствий изменения климата. Она приняла во внимание просьбу, высказанную Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят пятой ежегодной сессии (Женева, февраль 2023 года), согласно которой секретариату предлагалось разработать амбициозную «Стратегию по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте» (далее — «Стратегия»), которая была бы подкреплена надежным планом действий с перечислением основных этапов, для рассмотрения и возможного принятия на его восемьдесят шестой пленарной сессии (в 2024 году).

40. Цель тематического обсуждения заключалась в том, чтобы представители государств-членов, а также международных организаций, неправительственных органов, ассоциаций частного сектора и научных кругов, занимающихся вопросами декарбонизации сектора внутреннего транспорта, смогли больше узнать о текущем процессе разработки стратегии и поделиться своими соображениями, предложениями и отзывами о возможных будущих действиях по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте.

41. Секретарь Комитета по внутреннему транспорту и секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (в рамках WP.29/GRPE) совместно представили во вводной презентации концепцию «сокращение — переход — модернизация» в качестве потенциально полезной основы для структурирования стратегического документа, поскольку она позволяет учесть широкий спектр мер по смягчению последствий изменения климата, предпринимаемых в рамках компетенции рабочих групп КВТ.

42. Участники обменялись мнениями по широкому кругу вопросов, неисчерпывающий обзор которых представлен ниже. Среди прочего участники, представляющие государства-члены, а также неправительственные организации и ассоциации частного сектора:

- подчеркнули необходимость объединения усилий различных рабочих групп под эгидой КВТ, и применения скоординированного подхода в их усилиях по смягчению последствий изменения климата. Подчеркивалась важность сотрудничества между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и энергетике, а также сотрудничества со специализированными организациями, такими как Международное энергетическое агентство (МЭА), МТФ и СЛОКАТ;
- отметили разницу между обязательствами по сокращению выбросов ПГ в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), куда включен внутренний транспорт, и обязательствами, взятыми Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организацией (ИМО) в рамках их стратегий декарбонизации;
- признали ограничения будущей Стратегии в плане установления обязательных целевых показателей, но выразили поддержку установлению в Стратегии целевых показателей, согласованных с определяемыми на национальном уровне вкладами (ОНУВ), для обеспечения согласованности на глобальном уровне. В связи с этим обратили внимание на потенциальную роль КВТ в оказании помощи странам в разработке национальных стратегий декарбонизации внутреннего транспорта в соответствии с РКИКООН;
- выступили за финансово эффективные меры по смягчению последствий и подчеркнули важность того, чтобы Стратегия охватывала вопросы доступа к финансированию и технологиям;

- обсудили необходимость согласования методологий измерения CO₂ и отметили потенциал для решения других экологических проблем, таких как загрязнение воздуха, в будущем;
- подчеркнули потенциал сокращения выбросов за счет перехода на новые виды транспорта и рассмотрели вопрос о том, как устранить исторический дисбаланс в инвестициях, в рамках которых предпочтение отдавалось дорожной инфраструктуре, а не железным дорогам и внутренним водным путям. При этом признали, что для успешного перехода на новые виды транспорта потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру;
- поддержали использование концепции «сокращение — переход — модернизация» для классификации усилий и мер по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте, ожидая, что все ее составляющие будут способствовать декарбонизации сектора внутреннего транспорта к 2050 году;
- подчеркнули важность того, чтобы Стратегия была основана на данных и имела конкретные цели и ключевые показатели эффективности в сочетании с регулярным использованием надежного механизма обзора;
- подчеркнули необходимость разработки такой Стратегии, которая бы в полной мере охватывала сектор грузоперевозок, признавая необходимость более амбициозных правил в секторах грузоперевозок на транспортных средствах большой и средней грузоподъемности;
- подробно остановились на вопросах, связанных с электрификацией транспорта и необходимостью расширения зарядной инфраструктуры для электромобилей, уделяя первостепенное внимание бесперебойной совместимости различных зарядных систем путем разработки глобальных и открытых стандартов;
- подчеркнули важную роль аккумуляторов в снижении углеродного следа электромобилей, признав, что производство аккумуляторов может характеризоваться высокой интенсивностью выбросов и быть источником значительной части выбросов за весь жизненный цикл этих транспортных средств;
- обсудили потенциал снижения выбросов в мультимодальных транспортных коридорах, в том числе за счет электрификации и использования возобновляемых источников энергии в железнодорожном секторе и низкоуглеродных видов энергии и топлива в секторе автомобильных грузоперевозок;
- рекомендовали координировать разработку Стратегии с существующими инициативами, такими как «Прорывная повестка дня», «Ускорение достижения чистого нуля» и «Стремление к нулю для грузоперевозок», обеспечивая тем самым синергетический эффект.

43. WP.5 высоко оценила возможность обсудить проект стратегии и внести в него свой вклад на таком раннем этапе подготовки. Она также высоко оценила тот факт, что для этого обсуждения в соответствии со своей ролью и мандатом в качестве аналитического центра по последним тенденциям и изменениям в области транспорта она привлекла широкий круг дополнительных заинтересованных сторон, включая неправительственные органы, международные партнерские организации и частный сектор.

44. Что касается ее собственной роли, то Рабочая группа отметила значительные усилия, которые она уже предпринимает посредством нескольких своих тематических групп и в поддержку подходов «сокращение — переход — модернизация» и «адаптация» в отношении изменения климата, в том числе в рамках:

- a) своего тематического блока 1 «Развитие транспортных сетей и связей» — способствуя развитию управления мультимодальными транспортными коридорами;
- b) своего тематического блока 2 — «Транспорт и изменение климата» (в том числе посредством текущей работы Группы экспертов по оценке последствий

изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.4), которая, в частности, формируют карты ГИС, иллюстрирующие прогнозы воздействия изменения климата на транспортные активы в рамках платформы Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ));

с) своего тематического блока 3 — «Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт» (в том числе посредством текущей работы Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5)); и

d) усилий по проведению инвентаризации электромобилей и их зарядной инфраструктуры в рамках тематического блока 5 — «Обзор и мониторинг возникающих проблем».

45. Рабочая группа также отметила разработанные под ее эгидой инструменты, такие как платформа «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ)», которая в числе трех аспектов оценки предлагает также компонент экологической устойчивости, содержащий набор показателей, призванных помочь правительствам понять и оценить меры, направленные на сокращение выбросов парниковых газов, загрязняющих воздух веществ и шума, с учетом распределения по видам транспорта, доли альтернативных видов топлива, среднего возраста парка и т. д.

46. Рабочая группа также рекомендовала отразить в стратегии аспект адаптации и, соответственно, свою работу по адаптации транспорта к изменению климата. Она посчитала, что это важно, так как неадекватные меры по адаптации могут негативно сказаться на усилиях по смягчению последствий изменения климата. С другой стороны, в работе по адаптации важно учитывать цели по смягчению последствий.

47. Рабочая группа рекомендовала включить в список приоритетов стратегии те действия, которые направлены на смягчение последствий изменения климата, связанных с транспортом, и поручила своему Председателю совместно с секретариатом довести их до сведения Председателя и секретариата КВТ.

48. Секретариат сообщил, что представители WP.5, заинтересованные в представлении любых дополнительных письменных отзывов и комментариев для возможного включения в будущую Стратегию КВТ, могут сделать это до 30 сентября 2023 года.

С. Смягчение последствий изменения климата: инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

49. Секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды сообщил о последних мероприятиях, связанных с инструментом ForFITS. Он кратко представил приложение для работы с ForFITS, используемое в ходе обзоров результативности экологической деятельности, которые проводит в Азербайджане и Армении Отдел окружающей среды ЕЭК. Также был упомянут конкретный проект по каршерингу и совместному использованию автомобилей, который реализуется в Таджикистане, Казахстане и Кыргызстане Отделом устойчивого транспорта ЕЭК. Докладчик добавил, что в рамках ForFITS приветствуется партнерство с другими инициативами, и выразил готовность расширить спектр деятельности по проекту, например путем размещения на его веб-сайте прототипа веб-сайта инициативы по созданию общего пространства данных или путем активизации сотрудничества с инициативой «Партнерство за мобильность в вашем городе» и ее калькулятором выбросов.

50. WP.5 поблагодарила секретариат за представленную информацию и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

VII. Безопасность на внутреннем транспорте (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 3 WP.5 (2023 года)

51. В рамках данного пункта повестки дня было проведено рабочее совещание по киберугрозам для электромобилей и зарядной инфраструктуры для них, совместно организованное подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике и приуроченное к ежегодному Форуму ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2023 года. На мероприятии выступили с основными докладами представители различных заинтересованных сторон, включая секретаря Рабочей группы ЕЭК по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA/WP.29), секретаря Группы экспертов ЕЭК по системам экологически чистого производства электроэнергии, представителей Института по вопросам безопасности и охраны Мангеймского университета прикладных наук, Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), «Континентал отомоутив технолоджиз ГмбХ», а также государственных органов, занимающихся вопросами кибербезопасности, от Нидерландов и Турции.

52. Рабочее совещание предоставило платформу для:

- повышения осведомленности о широком разнообразии и сложности киберугроз в контексте эксплуатации электромобилей (ЭМ) и инфраструктуры для их зарядки, а также о возможных системных последствиях таких угроз для электросетей в более широком масштабе;
- обмена мнениями, идеями и национальным опытом в части улучшения способов выявления, предотвращения и минимизации последствий таких угроз и уязвимостей;
- изучения передового опыта, внедряемого изготовителями ЭМ, в соответствии с глобально согласованными требованиями к транспортным средствам;
- определения возможных дальнейших шагов и мер 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 энергетике.

53. 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. Докладчики рассказали о том, как злоумышленники могут попытаться получить доступ к критически важным компонентам ЭМ, таким как система управления аккумулятором, устройство управления транспортным средством (тормозная система/управление скоростью транспортного средства) или система зарядки, создавая значительные риски для безопасности водителя, выполнения функций транспортного средства и защиты данных пассажиров. Секретарь GRVA представил обзор мер, принимаемых на уровне регулирующих органов для подготовки транспортного сектора к таким рискам, включая проведение оценки на уровне изделия (транспортного средства) и введение новых требований к сбору данных и подготовке отчетности для поддержки работы криминалистов и систематической регистрации органами власти предпринятых и успешных атак. Было отмечено, что инфраструктура для зарядки ЭМ, включая зарядные станции, сети и внутренние системы, управляющие зарядкой ЭМ и данными пользователей, в равной степени уязвима для потенциальных киберугроз, поскольку хакеры могут использовать слабые места в механизмах аутентификации и каналах связи, чтобы вмешаться в процессы зарядки или получить несанкционированный доступ к данным пользователей. В заключение был упомянут тот факт, что из-за своей тесной взаимосвязи с общей электросетью инфраструктура для зарядки ЭМ может непреднамеренно стать точкой доступа для проведения кибератак на инфраструктуру электросети с далеко идущими

последствиями, включая нестабильность электросети, сбои и потенциальные отключения электричества.

54. 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. Акцент был также сделан 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.

55. Рабочая группа высоко оценила проведенное рабочее совещание по киберугрозам для станций зарядки электромобилей (СЗЭМ) и инфраструктуры для их зарядки, а также электросети в целом. WP.5 также высоко оценила применяемый междисциплинарный подход и тесное сотрудничество между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике и призвала секретариат продолжить изучение возможностей сотрудничества в этой области.

56. Рабочая группа приветствовала повышение осведомленности о большом разнообразии и высоком уровне сложности киберугроз, которым подвергаются электромобили и инфраструктура для их зарядки, а также о системных последствиях, которые это может иметь для электросети в целом, и обмен мнениями, идеями и национальным опытом в области выявления и предотвращения таких угроз и уязвимостей и управления ими.

57. Рабочая группа подчеркнула необходимость того, чтобы правительства были в курсе последних тенденций и практики в этой области, и решила, что следует продолжать рассматривать вопросы безопасности внутреннего транспорта в рамках ее программы работы на двухгодичной основе, чередуя с тематическими обсуждениями по вопросам городской мобильности или актуальными межрегиональными дискуссиями.

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

VIII. Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт (пункт 7 повестки дня)

59. Секретариат кратко сообщил о прогрессе, достигнутом Группой экспертов в деле осуществления ее мандата. Была представлена информация о проделанной работе по обозначению велосипедной сети региона ЕЭК, а также о разработке руководства по обозначению национальной велосипедной сети, которое призвано помочь странам принять необходимые меры для эффективного обозначения своих велосипедных сетей. Была также представлена информация о прогрессе, достигнутом в деле согласования элементов велосипедной инфраструктуры и дорожных знаков и разработки их общих определений, а также выявления последствий и решений с точки зрения существующей международной нормативно-правовой базы по безопасности дорожного движения.

60. Рабочая группа с признательностью отметила значительный прогресс, достигнутый Группой экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5) в осуществлении своего мандата, и выразила надежду на то, что ее окончательный доклад будет подготовлен к ежегодной сессии WP.5 в 2024 году.

IX. Обзор и мониторинг возникающих проблем и целей устойчивого развития (пункт 8 повестки дня)

A. Транспортные тенденции и вызовы в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.5/2022/2; ECE/TRANS/WP.5/2022/4

61. В рамках данного пункта повестки дня Председатель напомнила Рабочей группе, что на тридцать пятой сессии она просила подготовить следующую публикацию, посвященную тенденциям и экономике транспорта, на тему общих тенденций и изменений, связанных с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки. Председатель сообщила, что в ответ на эту просьбу секретариат совместно с внешним консультантом подготовил проект публикации, содержащийся в документах ECE/TRANS/WP.5/2023/4, ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 и ECE/TRANS/WP.5/2023/8. После этого объявления консультант, которому была поручена подготовка публикации, представил подробный доклад, а затем государства — члены ЕЭК выступили с предложениями и сообщениями относительно проведения национальных тематических исследований и примеров передовой практики для включения в окончательную версию публикации.

62. Рабочая группа высоко оценила усилия секретариата и внешнего консультанта по подготовке проекта публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, который после завершения работы предполагается выпустить в качестве публикации 2024 года по тенденциям и экономике транспорта (как в цифровом, так и в печатном формате, на всех трех рабочих языках ЕЭК). WP.5 также приветствовала информацию об изменениях в области электромобильности и зарядки для электромобилей, полученную от разных стран региона ЕЭК, в том числе от Азербайджана, Нидерландов (Королевство), Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Турции и Швеции, и предложила другим заинтересованным правительствам представить дополнительные письменные материалы до 30 сентября 2023 года. WP.5 поручила секретариату включить в окончательный текст публикации описание этих изменений в формате тематических исследований и национальных примеров.

63. Кроме того, Рабочая группа признала, что для содействия прогрессу в области электромобильности следует создать специальную неофициальную целевую группу, которая будет заниматься стимулированием и координацией усилий, связанных с развитием электромобилей и инфраструктуры для их зарядки, как в рамках ЕЭК (и ее различных подпрограмм), так и в сотрудничестве с другими организациями. В связи с этим она поручила секретариату WP.5 совместно с Председателем разработать проект круга ведения такой целевой группы в тесной консультации с другими соответствующими рабочими группами и соответствующими межправительственными группами Отдела устойчивой энергетики ЕЭК и представить его КВТ для обсуждения и возможного принятия на его следующей ежегодной сессии.

64. Концептуальная записка, программа и все сообщения, представленные в ходе тематической дискуссии, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, доступны по URL: <https://unece.org/info/events/event/381119>.

B. Тенденции и экономика транспорта в 2023–2024 годах

65. Никакой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

С. Техническая помощь странам с переходной экономикой

1. Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта

66. WP.5 отметила наличие пользовательской платформы ПУСВТ и предложила секретариату рассмотреть возможность обеспечения ее доступности и на остальных рабочих языках ЕЭК (русском и французском), чтобы расширить географический охват. Вместе с тем WP.5 решила, что на основе предварительных отзывов пользователей секретариат будет и далее адаптировать платформу для удовлетворения их конкретных потребностей.

2. Техническая помощь регионального советника

Документация: неофициальный документ № 5 WP.5 (2023 года)

67. Региональный советник Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН проинформировал Рабочую группу о проведенных мероприятиях по оказанию со стороны ЕЭК технической помощи странам с переходной экономикой (неофициальный документ № 5). Была представлена дополнительная информация о реализации проекта по укреплению потенциала, направленного на модернизацию национальных систем безопасности дорожного движения в Боснии и Герцеговине и Сербии путем проведения углубленного анализа дорожно-транспортных происшествий в этих странах. Проект финансируется через Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. WP.5 приняла к сведению представленную информацию. Она просила Регионального советника представить на следующей сессии доклад об изменениях в области оказания технической помощи странам с переходной экономикой.

3. Поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

68. Секретариат сообщил Рабочей группе об итогах Евро-Азиатского регионального совещания высокого уровня по обзору Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, которое было совместно организовано ЕЭК, КВПНРМ и ЭСКАТО в Бангкоке 22–23 августа 2023 года и привело к принятию основного итогового документа с заголовком «Евро-азиатский призыв к действиям», в который вошла оценка хода работы в регионе и ряд конкретных рекомендаций, которые станут весомым вкладом в подготовку третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), которая состоится в Кигали в июне 2024 года.

69. WP.5 поблагодарила секретариат за представленную информацию и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

Д. Анализ статистики транспорта ЕЭК

70. Рабочая группа заслушала последнюю обновленную информацию о деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6). Упомянулись две издаваемые раз в два года публикации WP.6 («Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки» и «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке»), целью которых является распространение важной информации, связанной с транспортом, и которые вышли в 2023 году. Секретариат отметил, что периодически проводятся обследования движения, причем на 2025 год запланирован сбор данных по сетям автомобильных дорог, железнодорожных линий и внутренних водных путей категории Е. Также упоминалось несколько недавних инициатив, в том числе касающихся сбора статистики по метро и трамваям и данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей. Секретариат также объявил, что ведется разработка специального микросайта, посвященного целям устойчивого развития (ЦУР), который поможет отслеживать прогресс государств — членов ЕЭК в достижении ЦУР, связанных с транспортом.

71. WP.5 выразила признательность за представленную информацию и просила аналогичным образом проинформировать ее на следующей сессии.

X. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)

Документация: E/RES/2022/2; ECE/TRANS/WP.5/2011/2; ECE/TRANS/WP.5/2023/9

72. По данному пункту повестки дня Рабочая группа отметила, что на своей восьмидесятой пятой ежегодной сессии (февраль 2023 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), с учетом принятия Экономическим и Социальным Советом (ЭКОСОС) пересмотренного круга ведения (E/RES/2022/2) и для обеспечения успешной реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, просил полностью согласовать положения о круге ведения (КВ) и правила процедуры (ПП) КВТ и его Рабочих групп.

73. В ответ на эту просьбу Председатель в тесной координации с секретариатом подготовила документ ECE/TRANS/WP.5/2023/9, в котором рассматриваются сфера охвата и возможность согласования КВ и ПП WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2011/2, приложение I) с кругом ведения и правилами процедуры КВТ. Рабочая группа рассмотрела это предложение и согласилась с внесенными поправками. Она поручила своему секретариату представить КВТ предлагаемые поправки к КВ и ПП для их принятия. Принятые WP.5 КВ и ПП изложены в приложениях I и II к настоящему докладу.

XI. Доклад Рабочей группы по оценке за период 2020–2023 годов и обновленные двухгодичная и долгосрочная программы работы (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/66 (приложение II); ECE/EX/1; ECE/TRANS/WP.5/2023/10

74. В рамках данного пункта повестки дня, в соответствии с утвержденными двухгодичной и долгосрочной программами работы, на тридцать второй ежегодной сессии Рабочей группы в сентябре 2019 года (ECE/TRANS/WP.5/66, приложение II) Председатель WP.5 при поддержке секретариата представил доклад об оценке, охватывающий период 2020–2023 годов, а также новую двухгодичную программу работы на 2024–2025 годы и обновленную долгосрочную программу работы, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/10.

75. WP.5 поблагодарила Председателя и секретариат за подготовку доклада об оценке, охватывающего период 2020–2023 годов, а также новой двухгодичной программы работы на 2024–2025 годы и обновленной долгосрочной программы работы с учетом как текущей, так и новой деятельности, осуществляемой в рамках WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2023/10). По итогам рассмотрения Рабочая группа признала значимость результатов, достигнутых ею за период проведения оценки, и одобрила свою новую двухгодичную программу работы (изложенную в приложении III к настоящему докладу).

76. Кроме того, Рабочая группа признала, что настоящий документ служит вкладом в текущий четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп их вышестоящими секторальными комитетами, инициированный Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой пятой ежегодной сессии в соответствии с реформой ЕЭК 2005 года (ECE/EX/1).

ХII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

77. Прочие вопросы не затрагивались.

ХIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)

78. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее тридцать седьмую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 25–27 сентября 2023 года.

ХIV. Утверждение основных решений (пункт 13 повестки дня)

79. Рабочая группа утвердила свои решения. Затем она просила секретариат подготовить в сотрудничестве с Председателем окончательный вариант доклада о работе сессии.

Приложение I

Круг ведения Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (именуемая далее WP.5), будет действовать в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии (именуемой далее ЕЭК) и под общим наблюдением своего головного органа — Комитета по внутреннему транспорту (именуемого далее КВТ) и в соответствии с положениями о круге ведения ЕЭК (E/ECE/778/Rev.5) и КВТ (E/RES/2022/2; ECE/TRANS/316/Add.2).

2. WP.5 будет действовать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК, одобренными Исполнительным комитетом ЕЭК на его четвертом совещании 14 июля 2006 года (ECE/EX/1). Эти Руководящие принципы касаются ее статуса и характеристик, включая рассмотрение мандата и вопроса о его продлении каждые пять лет, членского состава и должностных лиц, методов работы и секретариатского обслуживания, обеспечиваемого Отделом устойчивого транспорта ЕЭК.

3. По вопросам существа WP.5 будет рассматривать аспекты, касающиеся развития транспортных сетей и/или связей и данных об инфраструктуре; транспорта и изменения климата; вопросов устойчивой мобильности, в том числе в городском контексте, и вопросов безопасности внутреннего транспорта. WP.5 будет постоянно осуществлять мониторинг и обзор возникающих проблем и Целей устойчивого развития.

4. При этом она:

a) проводит обзор общих тенденций развития транспорта и транспортной политики и анализ конкретных экономических проблем на транспорте, включая устойчивое развитие транспорта в регионе ЕЭК и за его пределами, с учетом:

i) Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в которой устойчивый транспорт включен в ряд целей и задач устойчивого развития (ЦУР), а также важности транспорта для действий в области климата, что признано в Парижском соглашении и в Стратегии КВТ до 2030 года; и

ii) процессов развития, происходящих в государствах-членах, посредством отслеживания текущих изменений в транспортном секторе, с тем чтобы выявлять, стимулировать и распространять позитивные примеры для повышения устойчивости сектора внутреннего транспорта;

b) поощряет обмен информацией и данными между странами по изменениям в транспортной политике, касающимися, в частности, внутреннего транспорта в регионе ЕЭК, для обзора и мониторинга средне- и долгосрочных тенденций и изменений в этом секторе;

c) укрепляет текущие усилия по введению в действие транспортных коридоров в регионе ЕЭК и за его пределами путем улучшения интермодальной координации и интеграции с учетом актуальности инфраструктурных соглашений ЕЭК (СМА, СМЖЛ, СЛКП и Протокола к нему, СМВП) и продолжающихся проектов ЕЭК (ТЕА, ТЕЖ), а также соответствующих документов в области облегчения перевозок в поддержку планирования общеевропейской транспортной сети;

d) отслеживает соответствующие изменения в транспортных коридорах в регионе ЕЭК и соседних регионах в сотрудничестве с Европейской комиссией и другими международными правительственными и неправительственными организациями, а также другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. При этом работает над обеспечением устойчивости транспортных сетей к изменению климата и содействует разработке параметров

устойчивости для правовых документов Организации Объединенных Наций в области инфраструктуры;

e) служит региональной и межрегиональной платформой для обмена информацией о последних тенденциях и изменениях в области городской мобильности, общественного транспорта и велосипедной инфраструктуры посредством проведения семинаров и разработки ресурсных материалов, а также путем разработки соответствующих параметров велосипедной инфраструктуры и их мониторинга;

f) служит платформой для обмена информацией об угрозах и рисках на внутреннем транспорте и проводит целевые совещания по мере необходимости;

g) предлагает представителям региональных организаций экономической интеграции, межправительственных и неправительственных организаций участвовать в ее совещаниях в консультативном качестве при рассмотрении любого вопроса, представляющего для них особый интерес;

h) при необходимости и по запросу организует рабочие совещания, семинары или круглые столы в областях своей компетенции и в поддержку конкретной деятельности;

i) обеспечивает открытость и транспарентность в ходе работы сессий;

j) принимает меры для обеспечения необходимого взаимодействия с другими органами Организации Объединенных Наций, в частности с родственными региональными комиссиями и специализированными учреждениями. Ей следует также тесно сотрудничать с родственными рабочими группами, т. е. с другими вспомогательными органами КВТ и другими органами ЕЭК по вопросам, представляющим общий интерес.

Приложение II

Правила процедуры Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

Глава I Участие

Правило 1

a) Полноправными участниками считаются члены ЕЭК, указанные в пункте 7 Положения о круге ведения ЕЭК (документ E/ECE/778/Rev.5).

b) Другие страны, не являющиеся членами ЕЭК, в соответствии с пунктом 11¹ Положения о круге ведения ЕЭК могут, по приглашению секретариата или по их просьбе, участвовать в открытых заседаниях на консультативных началах при рассмотрении WP.5 любого вопроса, представляющего особый интерес для этих стран.

c) В соответствии с пунктами 12² и 13³ Положения о круге ведения ЕЭК специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации, которым Экономическим и Социальным Советом предоставлен консультативный статус, могут после уведомления секретариата участвовать на консультативных началах в рассмотрении в WP.5 любого вопроса, представляющего интерес для таких учреждений или организаций.

d) Неправительственные организации, которым Экономическим и Социальным Советом ООН не предоставлен консультативный статус, при условии одобрения WP.5 и соблюдения принципов, изложенных в частях I и II резолюции 1996/31 Экономического и Социального Совета, могут участвовать на консультативных началах в обсуждении WP.5 любого вопроса, представляющего интерес для таких организаций.

e) Консультации со специализированными учреждениями и Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) проводятся в соответствии с правилом 51 Правил процедуры ЕЭК.

f) Консультации с неправительственными организациями проводятся в соответствии с правилами 52 и 53 Правил процедуры ЕЭК. Неправительственные организации, которым консультативный статус предоставлен в соответствии с пунктом c), приравниваются к неправительственным организациям, включенным в перечень.

¹ Пункт 11: «Комиссия приглашает любого члена Организации Объединенных Наций, не являющегося членом Комиссии, участвовать на консультативных началах в рассмотрении Комиссией всех вопросов, представляющих особый интерес для него».

² Пункт 12: «Комиссия приглашает представителей специализированных учреждений и может приглашать представителей любых межправительственных организаций участвовать на консультативных началах в рассмотрении ею любого вопроса, представляющего особый интерес для такого учреждения или такой организации, в соответствии с практикой Экономического и Социального Совета».

³ Пункт 13: «Комиссия принимает меры для проведения консультаций с неправительственными организациями, которым Экономическим и Социальным Советом предоставлен консультативный статус, в соответствии с принципами, одобренными Советом для этой цели и изложенными в частях I и II резолюции 1996/31 Совета».

Глава II Сессии

Правило 2

Сессии проводятся в сроки, назначаемые секретариатом ЕЭК.

Правило 3

Сессии проводятся обычно в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ), Швейцария. С согласия Комитета по внутреннему транспорту WP.5 может провести ту или иную сессию в другом месте. В этом случае применяются соответствующие правила и положения Организации Объединенных Наций.

Правило 4

а) Секретариат, по крайней мере за сорок два (42) дня до начала сессии WP.5, публикует уведомление о дате открытия сессии, а также экземпляр предварительной повестки дня на веб-странице WP.5 ЕЭК на всех официальных языках ЕЭК.

б) Основные документы, относящиеся к каждому из пунктов предварительной повестки дня сессии или совещания, размещаются на веб-странице WP.5 ЕЭК не менее чем за 42 дня до открытия сессии, однако в исключительных случаях секретариат может по причинам, которые должны быть изложены в письменной форме, разослать эти документы не менее чем за 21 день до открытия сессии. По запросу печатные копии могут быть разосланы до открытия сессии. В исключительных случаях секретариат может распространить основные документы в ходе сессии, однако в этом случае такие документы могут использоваться только для предварительного обсуждения, если WP.5 не примет иного решения.

в) Любой участник также может представить неофициальные документы, после консультации с секретариатом, до начала или в ходе сессии. Такие неофициальные документы должны иметь отношение к пунктам повестки дня соответствующей сессии. По мере возможности эти документы размещаются на веб-странице WP.5 ЕЭК.

Глава III Повестка дня

Правило 5

Предварительная повестка дня каждой сессии WP.5 составляется секретариатом при максимально возможном согласовании с Председателем или заместителем Председателя (действующим в качестве Председателя) WP.5.

Правило 6

В предварительную повестку дня любой сессии WP.5 могут включаться:

- а) вопросы, связанные с предыдущими сессиями WP.5;
- б) вопросы, предложенные ЕЭК или Комитетом по внутреннему транспорту;
- в) вопросы, предложенные любым членом ЕЭК;
- г) вопросы, предложенные любым участником, который имеет отношение к программе работы WP.5;
- е) любые другие вопросы, которые, по мнению Председателя или заместителя (заместителей) Председателя WP.5 либо секретариата, следует включить в повестку дня.

Правило 7

Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня.

Правило 8

Порядок обсуждения вопросов принятия повестки дня может быть изменен WP.5 в любой момент в ходе проведения сессии.

**Глава IV
Представительство****Правило 9**

Члены ЕЭК и другие участники, определение которых приведено в Правиле 1, должны быть представлены на сессиях WP.5 представителем.

Правило 10

При представителе могут состоять заместители и/или советники, а в отсутствие представителя его может заменять заместитель.

Правило 11

Фамилии представителей, заместителей представителей, советников должны сообщаться в секретариат ЕЭК перед проведением сессии. Поименный список всех лиц, участвующих в работе сессии, подготавливается секретариатом и предоставляется в распоряжение участников в ходе сессии.

**Глава V
Должностные лица****Правило 12**

Один раз в два года в конце своей последней сессии второго года WP.5 избирает из числа государств — членов ЕЭК председательствующее государство, которое занимает эту должность не более двух сроков подряд и до начала срока полномочий его преемника. Председателем становится представитель избранного государства. На том же заседании WP.5 также избирает до двух государств — членов ЕЭК, представители которых становятся заместителями Председателя на тот же срок. Если на одной из сессий либо на части сессии Председатель отсутствует, то он поручает выполнять председательские функции одному из заместителей Председателя.

Если Председатель или заместитель(и) Председателя перестают представлять свою страну, то до истечения срока полномочий должность Председателя или заместителя Председателя замещает новый представитель этой страны. Если Председатель или заместитель(и) Председателя более не могут исполнять свои обязанности, то до истечения срока полномочий должность Председателя или заместителя Председателя замещает заместитель представителя.

Правило 13

Если Председатель перестает быть представителем члена ЕЭК или более не может исполнять свои обязанности, то один из заместителей Председателя, назначенный WP.5, выполняет председательские функции на протяжении оставшейся части срока его полномочий. В этом случае, а также в том случае, если один из заместителей Председателя перестает быть представителем члена ЕЭК или более не может исполнять свои обязанности, WP.5 избирает на оставшуюся часть срока его полномочий другого заместителя Председателя.

Правило 14

Заместитель Председателя, исполняющий функции Председателя, пользуется всеми полномочиями Председателя и выполняет все его обязанности.

Правило 15

Председатель участвует в работе WP.5 в качестве Председателя, а не как представитель своего государства. WP.5 допускает, чтобы в этом случае соответствующий участник был представлен заместителем представителя, которому предоставляется право голоса.

**Глава VI
Секретариат****Правило 16**

Исполнительный секретарь действует в этом качестве на всех сессиях WP.5. Он/она может поручить другому сотруднику секретариата заменить его/ее.

Правило 17

Секретариат, действуя в рамках Отдела транспорта ЕЭК, принимает все необходимые меры для организации и проведения сессий WP.5.

Правило 18

В ходе сессий секретариат помогает WP.5 соблюдать настоящие Правила процедуры.

Правило 19

Секретариат может представлять, с согласия Председателя, письменные или устные заявления по любому из рассматриваемых вопросов.

**Глава VII
Порядок ведения заседаний****Правило 20**

Председатель может объявить заседание открытым и разрешить проведение прений, если присутствует по крайней мере одна пятая членов Комитета. Для принятия любого решения требуется присутствие одной пятой государств — членов ЕЭК.

Правило 21

В качестве общего правила совещания WP.5 обычно являются открытыми. WP.5 может принять решение о том, что любое конкретное совещание или любые конкретные совещания являются закрытыми.

Правило 22

Председатель объявляет об открытии и закрытии каждой сессии, руководит прениями, следит за соблюдением настоящих Правил процедуры, предоставляет слово, ставит вопросы на голосование и объявляет решения. Председатель может также призвать оратора к порядку, если замечания последнего не относятся к рассматриваемому вопросу. Он может также ограничить время, предоставляемое каждому оратору.

Правило 23

В конце каждой сессии WP.5 утверждает перечень основных решений, а полный доклад распространяется позднее для комментариев по пунктам, помимо содержащихся в принятом перечне основных решений, который должен быть подготовлен секретариатом и Председателем.

Правило 24

Председатель может в случае форс-мажорных обстоятельств принять решение, в консультации с секретариатом, о сокращении продолжительности сессии или о ее переносе.

Правило 25

Правила 29–32 и 34–37⁴ Правил процедуры ЕЭК применяются *mutatis mutandis*.

Правило 26

Каждый представитель имеет право на изложение своей позиции и может просить отразить ее в кратком виде в докладе о работе сессии WP.5.

Глава VIII

Голосование

Правило 27

Каждый член ЕЭК имеет один голос.

Правило 28

Решения Рабочей группы обычно принимаются на основе консенсуса. При отсутствии консенсуса решения принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании полноправных членов Рабочей группы. Для целей настоящих Правил выражение «присутствующие и участвующие в голосовании члены» означает членов, подающих голос за или против. Члены, которые воздержались при голосовании, считаются неголосовавшими.

Правило 29

Порядок голосования и избрания должностных лиц должен соответствовать правилам 41–43 Правил процедуры ЕЭК⁵.

⁴ Правило 29: При обсуждении любого вопроса любой представитель может выступить по порядку ведения заседания. В этом случае Председатель немедленно объявляет свое решение. В случае возражений Председатель незамедлительно представляет свое решение на рассмотрение Комиссии, которая принимает по нему свое решение, и решение Председателя остается в силе, если не будет отменено.

Правило 30: При обсуждении любого вопроса каждый представитель может предложить отложить прения. Каждое такое предложение обсуждается в первую очередь. Кроме лица, внесшего предложение, один представитель может высказаться в пользу предложения и один — против него.

Правило 31: Любой представитель может в любое время внести предложение о прекращении прений, независимо от того, попросил ли какой-либо другой член Комиссии слово или нет. Право высказаться против прекращения прений может быть предоставлено не более чем двум представителям.

Правило 32: Председатель ставит предложение о прекращении прений на голосование.

Правило 34: Основные предложения и резолюции ставятся на голосование в порядке их представления, если Комиссия не примет иного решения.

Правило 35: Если поправка изменяет содержание предложения, дополняет его или что-либо исключает из него, она ставится на голосование первой, и, если поправка принимается, то все предложение ставится на голосование в исправленной редакции.

Правило 36: Если в какое-либо предложение предлагается внести две поправки или более, то Комиссия сначала ставит на голосование поправку, более всего расходящуюся по существу с первоначальным предложением, а затем, по мере необходимости, поправку, следующую по степени расхождения, и т. д., пока не будут поставлены на голосование все поправки.

Правило 37: Комиссия может по требованию одного из представителей решить поставить предложение или резолюцию на голосование по частям. В этом случае текст, получившийся в результате последующих голосований, ставится на голосование как единое целое.

⁵ Правило 41: Голосование Комиссии обычно производится поднятием рук. Если какой-либо представитель требует проведения поименного голосования, то оно проводится путем поименной переключки в английском алфавитном порядке названий стран — членов Комиссии.

Правило 42: При всех выборах применяется тайное голосование, если только при отсутствии каких-либо возражений Комиссия не примет решение обойтись без голосования по той или иной согласованной кандидатуре или списку кандидатур.

Глава IX Языки

Правило 30

Рабочими языками WP.5 являются английский, русский и французский языки. Выступления на одном из рабочих языков переводятся на два других языка.

Глава X Группы специалистов

Правило 31

По мере необходимости для осуществления ее функций в период между сессиями помощь в выполнении задач WP.5 могут оказывать группы специалистов (ECE/EX/2010/L.12), для которых она определяет полномочия и состав. Им может быть предоставлена такая самостоятельность, которая может потребоваться для эффективного выполнения возложенных на них технических обязанностей. Порядок учреждения и проведения совещаний этих вспомогательных органов, включая утверждение их полномочий и правил процедуры, требует предварительного одобрения со стороны Комитета по внутреннему транспорту и согласия Исполкома.

Вспомогательные органы проводят консультации с теми организациями, которые указаны в Правиле 1, в соответствии с процедурами, изложенными в этом Правиле.

Вышеизложенные Правила процедуры применяются *mutatis mutandis* к любой из таких групп, за исключением правил 6, 12–15, 24–26 и 28–30. Должны применяться следующие особые правила:

- a) предварительная повестка дня составляется секретариатом на основе установок или мандата, данных WP.5 группе специалистов;
- b) Председатель назначается в начале каждого совещания;
- c) решения специальной группы принимаются на основе консенсуса. При отсутствии консенсуса вопрос выносится на рассмотрение WP.5 для принятия решения о последующей деятельности;
- d) доклад о работе совещания, подготовленный секретариатом, представляется WP.5 для утверждения;
- e) секретариат, в консультации с председателем WP.5, принимает решение о:
 - i) переносе совещания, если пункты предварительной повестки дня проработаны в недостаточной степени;
 - ii) преобразовании какой-либо группы специалистов в неофициальную группу, если окажется, что число зарегистрированных участников является недостаточным. В этом случае настоящие Правила процедуры на такое совещание не распространяются.

Правило 43: Если по какому-либо вопросу, кроме выборов, голоса разделяются поровну, то проводится вторичное голосование. Если при этом голосовании голоса разделяются поровну, то считается, что предложение отклонено.

Глава XI

Поправки

Правило 32

В любое из настоящих правил Процедуры могут вноситься поправки в соответствии с Правилom 28. Однако любое предложение о поправке, затрагивающее правила 1 и 27, которое выходит за рамки положений мандата ЕЭК, в частности положений пункта 11, требует предварительного одобрения со стороны Комиссии.

Приложение III

Двухгодичная программа работы на 2024–2025 годы и система оценки

A. Развитие транспортных сетей и/или связей

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 поддерживает усилия, предпринимаемые в рамках Координационного комитета ЕЭК/ОЭС по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул в соответствии с утвержденным кругом ведения и программой работы на 2023–2025 годы. • WP.5 продолжает отслеживать и поддерживать введение в действие транспортных связей/коридоров в регионе ЕЭК и в соседних регионах. 	<ul style="list-style-type: none"> • Проведение для получения отзывов технического исследования, определяющего все параметры технической инфраструктуры в коридоре(ах), находящемся(ихся) в ведении Координационного комитета. • Составление для получения отзывов подробного перечня с указанием недостающих звеньев или сегментов сети, нуждающихся в модернизации, обновлении или улучшении. • Завершение обзора документов, регулирующих отдельные виды транспорта и мультимодальные перевозки и используемых в коридоре(ах), и формулирование рекомендаций по решениям в области цифровизации и электронных стандартов для получения отзывов. • Проведение обзора мер по облегчению пересечения границ в ходе перевозок по коридору(ам). • Рассмотрение предложения о более унифицированном/лучше скоординированном расписании и системе тарификации в обоих коридорах.

В. Транспорт и изменение климата

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Группа экспертов совершенствует базы данных, содержащие климатические данные и информацию о транспортных активах и операциях. • Группа экспертов расширяет анализ климатических индексов для создания дополнительных знаний о будущем воздействии изменения климата и экстремальных явлений на транспортные активы и операции. • Группа экспертов собирает и анализирует информацию и данные, касающиеся национальных проектов по адаптации к изменению климата, стремясь определить ключевые области уязвимости конкретных активов, разрабатывает соответствующие руководящие указания и содействует реализации проектов в странах, желающих улучшить ситуацию в этой области. • Группа экспертов готовит заключительный доклад о выполнении своего мандата. • Группа экспертов проводит аналитическую работу в поддержку разработки стратегии КВТ по изменению климата. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшение базы данных в МОМТИ. • Анализ новых климатических индексов и формулирование рекомендаций. • Сбор информации и данных национальных проектов, разработка соответствующих методических материалов. • Инициирование проекта как минимум в одной стране, желающей улучшить анализ адаптации инфраструктуры к изменению климата. • Подготовка и представление WP.5 заключительного доклада. • Подготовка вклада WP.5 в разработку и реализацию Стратегии КВТ по изменению климата.

С. Устойчивая городская мобильность

<i>Запланированные мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 через свою назначенную группу экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры вносит вклад в определение велосипедной сети ЕЭК, которая должна быть создана на основе национальных сетей, предоставляет руководящие материалы для государств-членов по развитию их национальной велосипедной инфраструктуры и разрабатывает определения для различных типов велосипедной инфраструктуры, а также горизонтальных и вертикальных дорожных знаков. • WP.5 продолжает служить платформой для обмена информацией о последних тенденциях и разработках в области городской мобильности, проводит целевые рабочие совещания и вырабатывает рекомендации по возможным следующим шагам в соответствии с запросами. • Группа экспертов готовит заключительный доклад о выполнении своего мандата. 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие и согласование велосипедной сети ЕЭК. • Подготовка руководства для государств-членов по определению национальной велосипедной сети. • Доработка и согласование набора определений. • Проведение как минимум одного регионального или межрегионального рабочего совещания/принятие рекомендаций по последующим действиям. • Подготовка и представление WP.5 заключительного доклада.

D. Данные о транспортной инфраструктуре

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 поддерживает МОМТИ, которая была создана на платформе ГИС, продолжает углублять ее технические функции и приложения, изучает возможности расширения ее географического охвата и повышает осведомленность государств-членов, многосторонних банков развития (МБР) и организаций регионального сотрудничества (ОРС) о ее ценности. • WP.5 следует указаниям, предоставленным прежней группой экспертов, по визуализации сопоставительных данных на платформе. 	<ul style="list-style-type: none"> • Достижение МОМТИ такого уровня зрелости, когда пользователи, государства-члены, МБР и ОРС начинают все чаще загружать и размещать новые данные и информацию. • Увеличение числа активных пользователей МОМТИ и расширение географического охвата. • Углубление/расширение по крайней мере одного существующего приложения МОМТИ и разработка одной новой функциональности МОМТИ.

E. Обзор и мониторинг возникающих проблем и Целей устойчивого развития

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 отслеживает тенденции в деле достижения Целей устойчивого развития, связанных с транспортом. • WP.5 содействует распространению показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). • WP.5 выявляет возникающие проблемы внутреннего транспорта и анализирует их. 	<ul style="list-style-type: none"> • Постоянное отслеживание тенденций. • Увеличение числа стран, использующих платформу SITCIN.org, внедрение дополнительных языковых версий, разработка новых приложений, отвечающих потребностям пользователей. • Выявление по крайней мере одной новой проблемы и начало проведения ее анализа.

F. Безопасность на внутреннем транспорте

<i>Мероприятия</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>
<ul style="list-style-type: none"> • WP.5 продолжает служить платформой для обмена информацией об угрозах и рисках на внутреннем транспорте, в том числе в области кибербезопасности и ИИ, и проводит целевые совещания по мере необходимости. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение эффективного обмена информацией, в частности путем проведения специально организованных рабочих совещаний и мероприятий по повышению осведомленности.