

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

Женева, 21–24 февраля 2023 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе
его восемьдесят пятой сессии****Добавление****Содержание***Стр.*

Приложения

I.	Сегмент высокого уровня по теме «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата»	2
II.	Доклад о параллельном мероприятии высокого уровня на Форуме Комитета по внутреннему транспорту по безопасности дорожного движения	13
III.	Доклад о параллельном мероприятии «Укрепление транспортных связей и ускорение перехода к климатически устойчивым и низкоуглеродным транспортным системам в не имеющих выхода к морю развивающихся странах»	16
IV.	Report of the side event on "Electric Vehicle Charging Infrastructure"	19
V.	Statements delivered during the eighty-fifth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report	22
VI.	Доклад о работе круглого стола КВТ на тему «Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы и возможности для глобального экономического развития»	26



Приложение I

Сегмент высокого уровня по теме «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата»

(зал XIX, Дворец Наций, Женева, 21 февраля 2023 года)

I. Введение

1. В сегменте высокого уровня по теме «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата» (21 февраля 2023 года, Женева), который прошел в очном формате, приняли участие министры транспорта и делегации высокого уровня (более 430 участников из 84 стран), а также руководители соответствующих организаций в области внутреннего транспорта с целью осмыслить уникальные достижения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), наглядно показать ценность его работы и заострить внимание на его будущем потенциале в сдерживании тенденций в области выбросов парниковых газов внутренним транспортом в условиях глобальной экономики, находящейся в весьма бедственном положении из-за последствий изменения климата на региональном и глобальном уровнях.

II. Открытие

2. Восемьдесят пятую сессию КВТ ЕЭК — первую сессию КВТ, проводившуюся в соответствии с его пересмотренным кругом полномочий, одобренным Экономическим и Социальным Советом (ЭКОСОС) в феврале 2022 года, открыла Ее Превосходительство г-жа Ольга Алгаерова, Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК). Это изменение позволило договаривающимся сторонам, не входящим в регион ЕЭК, стать членами КВТ, тем самым сделав КВТ более открытым и инклюзивным органом. После года многочисленных кризисов, которые бросили вызов международной системе и усложнили работу национальных и международных институтов, мы оказались на перепутье с точки зрения будущего планеты и осуществления Повестки дня на период до 2030 года. Транспорт и мобильность играют важнейшую роль в достижении Целей устойчивого развития (ЦУР). В глобальном масштабе выбросы CO₂ в транспортном секторе составляют 23 % глобального объема выбросов CO₂, связанных с энергетикой. В транспортном секторе более 71 % выбросов CO₂ приходится на внутренний транспорт. КВТ, уникальный межправительственный орган в области внутреннего транспорта, может содействовать решению проблемы изменения климата и внести вклад в достижение Целей устойчивого развития. В своем заключительном слове Исполнительный секретарь отметила логотип восьмидесяти пятой сессии КВТ, на котором изображены часы, стрелки которых приближаются к отметке «12», и подчеркнула, что пришло время действовать.

3. Заместитель Генерального секретаря Департамента Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) Его Превосходительство г-н Цзюньхуа Ли высоко оценил результаты последних 76 лет работы КВТ, хранителя 59 конвенций Организации Объединенных Наций, договаривающимися сторонами которых являются 152 из 193 государств — членом ООН. Эффективные транспортные системы укрепляют связанность на всех уровнях, способствуя экономической интеграции, укрепляя социальную справедливость, наращивая связи между сельскими и городскими районами и повышая устойчивость. При этом максимальная эффективность транспортных систем достигается при условии их экологичности. Экологичный транспорт был определен как один из ключевых факторов, способствующих осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка дня на период до 2030 года) и Парижского

соглашения. Тем не менее транспорт является сектором с самой низкой долей возобновляемых источников энергии: источником более 95 % энергии для транспорта по-прежнему служат нефтепродукты. Транспорт должен продолжать поиск ответов на вопросы равенства и проблемы, с которыми сталкиваются женщины и лица с инвалидностью. В завершение своего выступления заместитель Генерального секретаря призвал использовать этот уникальный исторический момент для привлечения внимания к конкретным решениям в области экологичного транспорта как важнейшего инструмента осуществления Повестки дня на период до 2030 года и Парижского соглашения.

4. Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК г-н Юйвэй Ли рассказал о новом глобальном мандате КВТ и подчеркнул успехи КВТ в обеспечении безопасности и развитии транспортной связанности за последние 76 лет. В рамках Повестки дня на период до 2030 года экологическим вопросам, связанным с транспортом, должно уделяться больше внимания в нашей повестке дня, поскольку на транспортный сектор приходится почти четверть глобальных выбросов CO₂, связанных с энергетикой. КВТ работает над решением проблемы негативного воздействия транспорта на окружающую среду и изменение климата, и эти темы станут третьим направлением работы КВТ и его соответствующих вспомогательных органов. Историческое одобрение ЭКОСОС пересмотренного круга полномочий КВТ 16 февраля 2022 года наделяет КВТ специализированными функциями регионального и глобального центра ООН по всем аспектам внутреннего транспорта, включая нормативную деятельность и другие средства. Памятуя о региональных и глобальных проблемах и решениях, вспомогательные органы КВТ должны оценить свой круг полномочий с точки зрения выполнения этих двух ролей и достижения соответствующих преобразований в масштабах всего КВТ. КВТ продолжит оказывать услуги наилучшего качества 56 государствам — членам ЕЭК и еще 96 государствам — членам ООН, являющимся договаривающимися сторонами хотя бы одного из 59 правовых документов ООН, относящихся к компетенции КВТ, с тем чтобы повысить безопасность, эффективность, жизнестойкость, инклюзивность и экологичность транспортных систем.

5. Открытие восемьдесят пятой ежегодной сессии КВТ завершилось вручением награды за успешное 75-летнее партнерство ЕЭК и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Его Превосходительство г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь МСАТ, выразил свою признательность ЕЭК за участие в партнерстве и совместные достижения в течение последних 75 лет, такие как система МДП — самое длительное государственно-частное партнерство (ГЧП) ООН. После показа короткого видеоролика об истории МСАТ Е. П. г-н Умберто де Претто вручил Исполнительному секретарю ЕЭК Е. П. г-же Ольге Алгаеровой памятную табличку в знак признания 75 лет непрерывного государственно-частного партнерства ЕЭК и МСАТ.

III. Основные доклады

6. Министр транспорта Соединенных Штатов Америки Е. П. г-н Пит Баттиджиг начал свой доклад, подчеркнув, что задачи борьбы с изменением климата и расширения экономических возможностей в транспортной сфере можно реализовать на основе постоянного партнерства международного сообщества. Указывая на последствия военных действий Российской Федерации на Украине для украинских транспортных систем, министр подчеркнул, что хорошая инфраструктура является залогом экономической и демократической стабильности. Каждое экономическое решение — это также решение, касающееся климата нашей планеты, и каждая климатическая инвестиция несет реальную экономическую выгоду. Так, переход на новые стандарты топливной эффективности, объявленный Соединенными Штатами в прошлом году, не только приведет к сокращению выбросов, но и ускорит революционное развитие электромобилей и поможет создать новое поколение рабочих мест в автомобилестроении. Выполнение климатических обязательств требует совместной работы с партнерами по всему миру и использования опыта друг у друга. Соединенные Штаты приняли системный подход к обеспечению безопасности

дорожного движения на основе Национальной стратегии дорожной безопасности, которая создана по образцу различных новаторских стратегий, внедренных транспортными ведомствами других стран. В завершение своего выступления министр подчеркнул, что глобальные вызовы лучше всего преодолевать сообща, руководствуясь общими ценностями и обязательствами.

7. Министр инфраструктуры Швеции Е. П. г-н Андреас Карлсон начал свой доклад, подчеркнув, что изменение климата является величайшим вызовом нашего времени. Поскольку транспорт является одним из крупнейших источников выбросов CO₂ во всем мире, для выполнения наших обязательств по Парижскому соглашению и ЦУР необходимы серьезные преобразования в секторе внутреннего транспорта. Европейский союз (ЕС) поставил перед собой амбициозные климатические цели и работает над введением нормативной базы для их достижения. Швеция как Председатель уделит основное внимание переговорам по транспортным элементам пакета мер «Fit for 55», а именно инициативе «ReFuel EU Aviation» по постепенному переходу на экологичные виды авиационного топлива, инициативе «FuelEU Maritime» по декарбонизации морского сектора и регламенту об инфраструктуре для альтернативных видов топлива. Министр подчеркнул, что электрификация является ключевым фактором для ускоренной экологизации транспортного сектора после 2030 года, особенно для внутреннего транспорта. Продолжаются разработка и внедрение новых технологий для устранения зависимости от ископаемого топлива, что открывает огромные возможности для экономического роста. Министр также призвал Российскую Федерацию незамедлительно прекратить войну против Украины и подчеркнул тяжелые последствия войны для внутреннего транспорта в регионе ЕЭК. В заключение своего основного доклада министр подчеркнул, что переход к «зеленой» экономике — это коллективная ответственность, требующая национального, регионального и международного сотрудничества.

8. Государственный министр дорожного транспорта и автомагистралей Индии генерал В. К. Сингх начал свой доклад, высоко оценив роль КВТ как международного форума лидеров государств — членов ООН для обсуждения и разработки инструментов для укрепления внутреннего транспорта и экономического сотрудничества. Индия занимается разработкой устойчивой, эффективной и безопасной сети транспортной инфраструктуры, которая ускорит региональное транспортное сообщение и инклюзивный социально-экономический рост и развитие экологичной, доступной и ориентированной на граждан мобильности. Министр отметил усилия Индии по сокращению выбросов с помощью таких мер, как поощрение использования альтернативных видов топлива, активизация перехода на электромобили и новая программа добровольной модернизации парка транспортных средств. Расширение и укрепление регионального транспортного сообщения — неотъемлемая часть экономических и дипломатических инициатив Индии. Министр подчеркнул, что инициативы по налаживанию транспортного сообщения должны основываться на общепризнанных международных нормах, благом управлении, верховенстве права, транспарентности и равенстве и осуществляться с соблюдением принципов суверенитета и территориальной целостности. В заключение своего доклада он подтвердил поддержку Индией цели настоящей сессии и настоятельно призвал участвующие государства-члены содействовать развитию экологичного транспорта для всех людей путем выполнения обязательств, создания новых альянсов и преобразования политических программ.

9. Генеральный секретарь Всемирной метеорологической организации (ВМО) Е. П. г-н Петтери Таалас начал свой основной доклад, отметив, что, по оценкам Всемирного экономического форума (ВЭФ), в десятилетней перспективе неудача в осуществлении мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним представляет наибольший риск для мировой экономики. Мир находится на траектории повышения температуры на 2,5 °C, что также означает увеличение числа стихийных бедствий, таких как разрушительные паводки, штормы и периоды аномальной жары, которые оказывают значительное влияние на экономику и транспортную инфраструктуру. Генеральный секретарь подчеркнул, что одним из ключевых моментов является совершенствование служб раннего предупреждения, которыми в настоящее время располагает лишь половина государств — членов ООН. Увеличение

числа наводнений и засух также представляет собой вызов с точки зрения глобального производства продовольствия, что наряду с нехваткой воды является проблемой в связи с ростом населения планеты. За последние 20 лет уровень моря повысился вдвое, причем все большую роль в этом процессе играет таяние ледников Гренландии и Антарктики. Ожидается, что летом и в начале осени 2040 года Арктика будет свободна от льда. Хотя это позволило бы проложить транспортные маршруты через Северный полюс, таяние ледников негативно влияет на перевозки с точки зрения наличия воды в реках. В завершение своего основного доклада Генеральный секретарь отметил, что существуют недорогие средства для успешного смягчения последствий изменения климата в транспортном секторе, поскольку цены на аккумуляторы и электромобили снижаются.

IV. Дискуссионная группа I: Важнейшие партнерства и принцип «никого не оставить без внимания» в климатической борьбе: глобальные вызовы и формулы успеха для лидеров нулевого уровня выбросов

10. Обсуждения в дискуссионной группе I проходили под руководством г-на Ен Те Кима, Генерального секретаря Международного транспортного форума (МТФ).

11. Посол и Постоянный представитель Туниса Е. П. г-н Сабри Бахтобджи выступил с речью от имени Министра транспорта и логистики Туниса Е. П. г-на Раби эль-Маджиди. Тунис относится к числу стран, наиболее уязвимых для последствий изменения климата. В то же время в мире наблюдается быстрый рост большинства крупных городов, который увеличивает уязвимость к экологическим, экономическим и социальным рискам, а также рискам в области здравоохранения, особенно в странах с низкими показателями экономического потенциала и социальной устойчивости. В Тунисе были проведены крупные реформы, в частности в наиболее энергоемких секторах и секторах с наибольшими выбросами ПГ, включая транспорт и городское планирование. Тунис поставил перед собой цель сделать транспортный сектор источником решений экологических проблем и проблем инклюзии путем более эффективной интеграции климатических целей в политику в области общественного транспорта, включая планирование, развитие и модернизацию инфраструктуры путем содействия развитию железнодорожных и мультимодальных перевозок. Посол подчеркнул необходимость укрепления сотрудничества и инвестиций в действия в интересах климата и внедрения систем раннего предупреждения и профилактики, а также транспортных систем, устойчивых к изменению климата. В заключение своего выступления он подтвердил доверие Туниса к КВТ и уверенность в его роли в качестве надлежащего органа принятия решений, в ведении которого находятся правовые документы, необходимые для развития эффективных, согласованных, безопасных и экологических транспортных систем.

12. Министр транспорта и инфраструктурного развития Зимбабве distinguished г-н Феликс Тапива Мхона начал свою речь с высокой оценки прогрессивного и сбалансированного лидерства КВТ. Для достижения целей Парижского соглашения и Повестки дня на период до 2030 года необходим согласованный подход по принципу «никого не оставить без внимания». Министр предложил установить целевые показатели по укреплению потенциала в области устойчивости и адаптации, интеграции стратегий изменения климата в национальную транспортную политику, повышению осведомленности о влиянии изменения климата на транспорт и безопасность дорожного движения и оказанию помощи наименее развитым и малым островным развивающимся государствам в создании транспортных стратегий и систем. Необходимо задействовать цифровые решения для безопасных и экологических транспортных моделей и учитывать внутренние и внешние факторы, такие как, в частности, религия, географическое положение, гендер и этническая принадлежность. Национальная стратегия развития № Зимбабве на 2021–2025 годы предусматривает стимулы для повсеместного развития инфраструктуры, систем и услуг в области транспорта для удовлетворения потребностей всех сообществ.

Зимбабве пострадала от стихийных бедствий, которые разрушили инфраструктуру и привели к потерям и ущербу. Эти проблемы уже нельзя игнорировать. В Зимбабве разрабатывается Национальная политика электромобильности — основа для внедрения, использования и утилизации электромобилей. Однако эти усилия имеют ограниченный характер из-за недостаточных возможностей и финансирования. Завершая свое выступление, министр подчеркнул, что эти вопросы должны быть включены в повестку дня КВТ.

13. Член совета и министр энергетики и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Е. П. г-н Арзыбек Кожошев начал свое выступление, подчеркнув, что усилия и ежегодная сессия КВТ укрепляют интеграционные усилия Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Страны ЕАЭС формируют свою собственную повестку дня в области климата. Первый пакет мер, входящих в «дорожную карту», был утвержден главами государств в 2022 году и направлен на повышение конкурентоспособности стран ЕАЭС и улучшение условий для технологической трансформации и энергетического перехода. Одним из приоритетов стран ЕАЭС является использование экологичных и интеллектуальных транспортных систем. Одной из целей является увеличение объема электрификации железных дорог. Совместно с государствами-членами Комиссия работает над координацией развития инфраструктуры, финансированием проекта нового транспортного коридора и созданием единого общего транзитного рынка с сетью для перемещения товаров, внедрением электронной таможи и электронной торговли и совершенствованием систем обмена информацией. Министр подчеркнул необходимость согласования законодательства государств-членов и приведения его в соответствие с международными стандартами для упрощения и оптимизации международного транзита и перевозок, а также координации деятельности с международными организациями и другими заинтересованными сторонами, такими как МСАТ, ОСЖД и ИМО.

14. Президент Международной дорожной федерации (МДФ) г-н Ануар Беназзуз начал свое выступление с высокой оценки лидерства и сотрудничества ЕЭК за последние семь десятилетий. За этот период МДФ обеспечила руководство для глобального развития дорожного сектора, объединяя людей, идеи и организации и внедряя инновации в широком масштабе. Тяжелые последствия изменения климата уже ощутили на себе различные сообщества по всему миру. Ведущие организации дорожной отрасли объединились, чтобы вновь заявить о твердом обязательстве содействовать достижению цели Парижского соглашения и добиться чистого нулевого баланса выбросов во всем мире к 2050 году. Вместе с шестью другими ведущими организациями дорожного сектора МДФ выступила во время дня транспорта на Конференции Сторон (КС) в Шарм-эль-Шейхе с совместным заявлением «Дорожный сектор для КС 27». Залогом достижения ЦУР являются эффективные мультимодальные транспортные системы и услуги. Эффективный автомобильный транспорт, дорожные сети, туннели и мосты и связанные с ними услуги необходимы для обеспечения устойчивой мобильности людей и товаров и выполнения принципа «никого не оставить без внимания». При разработке путей декарбонизации транспорта необходимо учитывать региональную и местную специфику. Данные и новые технологии имеют огромное значение, но они недостаточны сами по себе. Необходимо также инвестировать в развитие институционального потенциала и креативных финансовых подходов.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров

- Е. П. посол Лазэр Комэнеску, Генеральный секретарь Организации Черноморского экономического сотрудничества;
- г-н Мирослав Антонович, Председатель Комитета ОСЖД;
- г-н Ян Хоффман, руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологий и логистики ЮНКТАД;

- г-н Стив Филлипс, Генеральный секретарь Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран;
- г-н Ральф Эрнст, заместитель координатора ОБСЕ по экономической и природоохранной деятельности.

V. Дискуссионная группа II: Налаживание связей между регулируемыми органами и новаторами для внедрения важнейших технологий, поддерживающих действия по смягчению последствий изменения климата

15. Модератором обсуждений в группе II выступил г-н Антонио Эрарио, Председатель Всемирного форума КВТ для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

16. Министр транспорта Ирака Е. П. г-н Раззак Оджайми начал свое выступление с того, что подчеркнул важность адаптации, учитывая масштабы изменения климата и его влияние на многие сферы жизни. Однако процесс адаптации будет сложным для некоторых стран, что стало очевидным в случае ряда островных государств, где уже заметно повышение уровня моря. Соседние с Ираком страны, в частности Сирийская Арабская Республика, в настоящее время страдают от последствий разрушительного землетрясения, произошедшего в Турции. В свете этого недавнего кризиса и последствий изменения климата в регионе правительство Ирака предпринимает попытки по созданию более устойчивой экономики. Министр подчеркнул, что необходимы финансовые ресурсы и инвестиции, чтобы найти области совпадения интересов регулирующих органов и новаторов и расширить сферу применения технологий, поддерживающих меры по смягчению последствий изменения климата. Он напомнил аудитории, что некоторые из наиболее подверженных изменению климата сообществ имеют наименьшие возможности для адаптации и что самые богатые страны должны выполнить свои обязательства по финансированию борьбы с изменением климата, взятые в рамках Парижского соглашения. В завершение своего выступления министр подчеркнул глобальную необходимость крупных инвестиций в инфраструктуру в течение следующих 15 лет, особенно в строительство дорог и мостов, а также в устройства и технологии предупреждения, которые противостоят изменению климата и поддерживают переход к «зеленой» экономике, способствуя при этом устойчивому развитию.

17. Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) Е. П. г-н Умберто де Претто подчеркнул важность более тесного сотрудничества с отраслью для выхода на устойчивое развитие. В 1996 году МСАТ разработал хартию устойчивого развития и с тех пор занимается реализацией ряда инициатив. Недавно МСАТ начал осуществление «Зеленого договора», целью которого является достижение углеродной нейтральности автотранспортной отрасли до 2050 года. Генеральный секретарь подчеркнул, что нам нужны решения, которые могут быть реализованы уже сейчас. Одним из решений является использование модульных систем или эко-ТС в дорожном транспорте, которые могут сократить количество грузовиков на дорогах на одну треть, а выбросы CO₂ — на 237 млн тонн в год при условии, что 30 % автопарка заменят модульные системы. Другим решением является внедрение эффективной системы городского и междугородного автобусного сообщения, поскольку автобусы на 81 % эффективнее легковых автомобилей с точки зрения выбросов CO₂ и являются самым безопасным видом транспорта. Кроме того, благодаря МДП и КДПГ ООН имеет соглашения, позволяющие грузовым автомобилям очень эффективно пересекать границы. Однако этим транспортным средствам по-прежнему приходится останавливаться и ждать на границах, что влияет на экономику, социальную справедливость и приводит к увеличению выбросов CO₂. В завершение своего выступления Генеральный секретарь призвал делегатов использовать уже имеющиеся решения для достижения цели углеродной нейтральности к 2050 году.

18. Президент Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) г-н Герхард Мюллер подробно остановился на важности контроля соблюдения требований в течение всего срока службы транспортных средств независимо от их типа для обеспечения высоких экологических показателей. Одним из наиболее эффективных инструментов, гарантирующих это, является периодический технический осмотр (ПТО). Операторы ПТО собирают данные о реальном расходе топлива транспортными средствами на регулярной основе. Это особо ценный показатель, поскольку реальный расход топлива намного выше, чем официальные значения, определенные в испытательном цикле, особенно в случае гибридных транспортных средств. Эта оценка также применима к электромобилям, поскольку аккумуляторы стареют довольно быстро, что приводит к уменьшению дальности хода и снижению эффективности. Эти мероприятия помогут получить более реалистичную картину потребления энергии и выбросов ПГ транспортными средствами. Однако операторы техосмотра транспортных средств должны иметь доступ к соответствующим бортовым данным. Только на основании этих исходных данных в сочетании с дополнительными испытаниями можно достоверно оценить состояние транспортного средства. В заключение г-н Мюллер призвал законодателей ввести обязательные требования для автомобильной промышленности, с тем чтобы операторы техосмотра транспортных средств могли получить свободный доступ к данным, касающимся безопасности и выбросов.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров

19. Статс-секретарь — заместитель министра транспорта Российской Федерации г-н Дмитрий Зверев в начале своего выступления отметил, что Российская Федерация является членом 33 конвенций по транспорту и ценит усилия стран ЕЭК и ее секретариата по поиску сбалансированных подходов к развитию транспорта в регионе. Российская Федерация продолжает работу в транспортном секторе, включая все обязательства, касающиеся развития инфраструктуры, обеспечения доступности транспорта для пассажиров и перевозки грузов. В 2022 году Российская Федерация построила 415 км новых железнодорожных линий. Также началась работа над государственной системой электронных документов для автомобильного транспорта и цифровыми инновациями для перевозки грузов. Заместитель министра подчеркнул, что Российская Федерация придает большое значение влиянию транспортного сектора на окружающую среду и здоровье человека и внедряет современные технологии и альтернативные виды топлива и источники энергии. Например, в Российской Федерации действует программа лизинга электромобилей и автомобилей, работающих на природном газе, и изучается возможность использования водорода в качестве топлива. Заместитель министра подчеркнул, что все усилия международного сообщества будут напрасными, если к этим вопросам не подойти рационально. Для дальнейшего ускорения расширения инфраструктуры, оптимизации логистики и снижения негативного воздействия на окружающую среду необходимо обеспечить существование логистических и инфраструктурных услуг, не уступающих европейским. Заместитель министра отметил, что в результате отказа Объединенного исследовательского центра (ОИЦ) от предоставления услуг Российской Федерации необходимы центры сертификации оборудования, с тем чтобы обеспечить полное выполнение европейских соглашений по эксплуатации международной транспортной инфраструктуры в странах, не входящих в ЕС. Далее он подчеркнул, что целесообразно создать центры по вопросам таможенного регулирования в соответствии с существующей системой МДП и вести разработку процедур утверждения инновационных технологий, направленных на стимулирование развития экологически чистого транспорта. Заместитель министра подчеркнул, что Российская Федерация отвергает осуждение предполагаемого нарушения Устава ООН в случае агрессии на Украине. Он подчеркнул, что Российская Федерация лишь защитила русскоязычное население Донбасса, действуя в соответствии с Уставом ООН. В завершение своего выступления заместитель министра заявил, что Российская Федерация поддерживает КВТ как ключевую платформу для выработки общих подходов и решений в области транспорта.

20. Заместитель министра транспорта и коммуникаций Беларуси г-н Сергей Дубина начал свое выступление с признания уникальной роли и вклада КВТ как всеобъемлющей платформы ООН и источника согласованных международных стандартов и правил для внутреннего транспорта. Политика Беларуси направлена на достижение ЦУР и целей Парижского соглашения, а также на снижение негативного воздействия на окружающую среду и развитие устойчивой мобильности. Заместитель министра подчеркнул, что существуют факторы, препятствующие прогрессу, такие как закрытие Польшей ряда пунктов пересечения границы или частичная приостановка Литвой железнодорожного сообщения с Беларусью. Он подчеркнул, что длинные очереди транспортных средств на границе ЕС оказывают негативное воздействие на окружающую среду и замедляют перевозку товаров первой необходимости. Заместитель министра отметил также, что обеспечение безопасности на транспорте является проблематичным, поскольку ОИЦ не выполняет свои функции в отношении Беларуси, а производители отказываются поставлять чипы для карточек цифрового тахографа. Он подчеркнул, что это препятствует попыткам Беларуси широко внедрить смарт-тахографы и сводит на нет международные усилия в этой области. Заместитель министра призвал срочно найти решение и принять меры для обеспечения бесперебойного обслуживания и доставок всем без исключения сторонам ЕСТР. Он заявил, что в связи с этой ситуацией существует острая необходимость в создании альтернативы ОИЦ для его работы по обеспечению безопасности на дорогах за пределами границ ЕС. В завершение своего выступления заместитель министра призвал государства-члены вступить в диалог и объединить свои усилия для обеспечения развития устойчивого транспорта и мобильности в регионе ЕЭК.

21. Генеральный директор Департамента транзита и международных перевозок Ирана г-н Джавад Хедаяти Никхан, выступая от имени заместителя министра дорог и городского развития Ирана г-на Аmani Техрани, подчеркнул, что мобильность и доступные транспортные системы играют важнейшую роль для экономики и качества жизни людей во всем мире. Однако транспортный сектор остается одной из самых больших экологических проблем. Значительное снижение интенсивности выбросов ПГ при использовании определенных видов топлива и ускоренный переход на низкоуглеродные транспортные средства относятся к числу решений, которые позволят значительно сократить выбросы и могут быть внедрены при относительно низких затратах. Новые и новейшие технологии имеют решающее значение для борьбы с изменением климата, но необходимо обеспечить, чтобы они приносили пользу всем, включая беднейшие страны. Генеральный директор подчеркнул, что для обеспечения климатической устойчивости транспортной инфраструктуры потребуются значительные инвестиции, и призвал ускорить внедрение существующих решений, таких как транспортные средства с низким или нулевым уровнем выбросов углерода. Он подчеркнул, что правительства и международные органы должны предоставить правила, стратегии и стимулы для ускорения разработки и внедрения новых транспортных технологий, а также постепенного отказа от использования технологий, работающих на ископаемых видах топлива. Иран работает над созданием низкоуглеродных систем транзита и внедрением устойчивых источников энергии, таких как солнечная и ветровая энергетика. Генеральный директор призвал к обмену знаниями и передаче технологий для решения проблемы изменения климата и предоставления развивающимся странам соответствующих возможностей и завершил свое выступление признанием решающей роли ООН в этой области.

Другие запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров

- г-н Кенджи Сато, директор Отдела планирования международной политики Управления автомобильного транспорта Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии;
- г-н Ричард Дамм, Президент Федерального управления автомобильного транспорта Германии;
- г-н Кристоф Нольте, исполнительный вице-президент организации «Декра С.Е.».

VI. Дискуссионная группа III: Пари, которое нельзя проиграть: проблемы и возможности в связи с международной финансовой и нормативно-правовой поддержкой действий по борьбе с изменением климата

22. Функции координатора обсуждений в дискуссионной группе III выполняла г-жа Эльс де Вит, Председатель Рабочей группы КВТ по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

23. Министр транспорта Сейшельских Островов Е. П. г-н Антони Держак подчеркнул, насколько тема восемьдесят пятой сессии КВТ созвучна целям, которые поставили перед собой Сейшельские Острова. Поскольку большинство населения Сейшельских Островов живет на высоте менее 5 метров над уровнем моря, последствия изменения климата, такие как повышение уровня моря, штормы и разрушение берегов, представляют собой экзистенциальную угрозу для Сейшельских Островов, и поэтому они рассчитывают на согласованную помощь международного сообщества. Сейшельские Острова стремятся преобразовать энергетический сектор страны, с тем чтобы сделать его низкоуглеродным, сохраняя при этом устойчивый баланс между экономическим развитием и бережным отношением к окружающей среде. Однако возможности по принятию мер для малого островного развивающегося государства ограничены. Министр подчеркнул, что, хотя Сейшельские Острова несут лишь незначительную ответственность за концентрацию ПГ в глобальных масштабах, их страна наиболее уязвима к разрушительным последствиям изменения климата. При содействии Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) Министерство транспорта приступило к осуществлению своего первого проекта в области электромобильности, который направлен на развитие «зеленой» мобильности путем создания соответствующей политики и законодательной базы, а также содействие переходу национального парка общественного транспорта на электробусы. Министерство проводит дальнейшую оценку возобновляемых источников энергии для снижения зависимости страны от ископаемых видов топлива. На архипелаге уже имеются возобновляемые источники энергии с установленной мощностью более 21 МВт.

24. Постоянный представитель Франции при ООН в Женеве Е. П. г-н Жером Боннафон поблагодарил ЕЭК за ее работу и усилия по борьбе с изменением климата, а затем остановился на теме нескольких мировых кризисов. Во-первых, вследствие кризиса в области здравоохранения перед транспортным сектором встали беспрецедентные вызовы. Во-вторых, последствия неприемлемого вторжения Российской Федерации на Украину потребуют восстановления городов и энергетических сетей, которые систематически подвергались ударам и разрушению. Третий кризис — это изменение климата. Декарбонизация транспортного сектора имеет решающее значение, и необходимо предложить меры по ограничению выбросов и повышению энергоэффективности. Франция весьма активно развивает коллективные средства передвижения, или так называемую «мягкую мобильность». В долгосрочной перспективе мы также должны поощрять использование низкоуглеродного транспорта и мультимодальных перевозок. Посол подчеркнул важность выявления потенциальных источников финансирования, таких как частные фонды или ГЧП. Повышение устойчивости транспортной инфраструктуры требует международного сотрудничества, инноваций и обмена знаниями, а также учета неравных финансовых возможностей развивающихся стран и развитого мира и различной степени уязвимости стран.

25. Постоянный представитель Украины при ООН Е. П. г-жа Евгения Филипенко подчеркнула, что, хотя сектор внутреннего транспорта должен присоединиться к глобальной борьбе против изменения климата, наш регион, как и весь мир, также сталкиваются с угрозой продолжающегося вторжения Российской Федерации на Украину, в результате которого пострадало до 30 % транспортной инфраструктуры на Украине. Блокирование Российской Федерацией украинских черноморских портов серьезно повлияло на способность Украины экспортировать сельскохозяйственную продукцию, что привело к глобальному отсутствию продовольственной безопасности.

Посол подчеркнула, что, несмотря на все трудности, Украина продолжает восстанавливать свои территории и транспортное сообщение с городами, освобожденными от оккупации. Посол призвала ЕЭК и ее государства-члены продолжать и активизировать свои усилия по поддержке проектов по восстановлению Украины, в том числе в транспортном секторе. Она сделала акцент на постоянном нарушении Российской Федерацией международного права и подробно остановилась на присвоении Российской Федерацией цифровых кодов временно оккупированным Российской Федерацией областям Украины для регистрации транспортных средств. Посол подчеркнула, что идентичные действия уже предпринимались Российской Федерацией в марте 2014 года, и назвала эти действия нарушением суверенитета и территориальной целостности Украины в пределах ее международно признанных границ. Она призвала ЕЭК и ее государства-члены принять необходимые меры для обеспечения непризнания российских регистрационных знаков транспортных средств. Завершая свое выступление, посол подчеркнула, что, если эти нарушения останутся без внимания, а уважение к международному праву и нашим общим нормам и принципам не будет восстановлено, наши усилия по мобилизации транспортного сектора для преодоления глобальных вызовов, в том числе в рамках КВТ, останутся тщетными.

26. Вице-президент Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) г-н Крис Петерс подчеркнул, что в свете существующей угрозы изменения климата ЕИБ прекратил поддерживать проекты, связанные с ископаемыми видами топлива, и поставил перед собой цель обеспечить, чтобы к 2025 году 50 % инвестиций были направлены на действия в интересах климата и устойчивого развития. Эта цель была достигнута с опережением по времени и превышением установленного показателя: в 2022 году 58 % от общего объема кредитования ЕИБ было направлено на действия в интересах климата и экологической устойчивости. ЕИБ также принял новую политику кредитования транспорта, в которой приоритет отдается экологичным, безопасным, доступным и эффективным устойчивым транспортным системам. За последние 10 лет кредитование транспорта ЕИБ в среднем составляло около пятой части от общего объема кредитования ЕИБ. Доля климатического финансирования в этих проектах растет, и в частности это касается мер по смягчению последствий изменения климата. ЕИБ далее стремится увеличить долю финансирования мер по адаптации до 15 % от общего объема климатического финансирования ЕИБ к 2025 году. В заключение вице-президент ЕИБ подчеркнул неразрывную связь между транспортом и изменением климата и важность совместной работы по содействию развитию экологичных транспортных систем.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров

- г-н Геннадий Бессонов, Генеральный секретарь Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП);
- г-н Пранаб Кумар Дас, директор по вопросам соблюдения и упрощения процедур Всемирной таможенной организации;
- г-н Кристиан Шаванель, технический директор МСЖД.

27. Модератор поблагодарила участников дискуссии за их выступления и предложила делегатам высказать свои замечания.

28. Российская Федерация сделала заявление в ответ на выступление Постоянного представителя Украины при ООН Е. П. г-жи Евгении Филипенко. Российская Федерация подвергла критике использование Украиной экспертной дискуссии для выдвижения обвинений против Российской Федерации и категорически отвергла заявление Украины, в том числе об использовании российских номерных знаков на территории, которая вошла в состав Российской Федерации. Российская Федерация призвала участников сессии воздержаться от политизированных заявлений и не использовать платформу КВТ для чего-либо иного, кроме организации взаимных дискуссий и сотрудничества.

29. Европейский союз призвал Российскую Федерацию прекратить свою кампанию по дезинформации на международных форумах.

30. Соединенные Штаты Америки подчеркнули, что война российского правительства против Украины является неспровоцированной и неоправданной и представляет собой явное нарушение статьи 2 Устава ООН. Соединенные Штаты призвали российское правительство немедленно прекратить применение силы против Украины и вывести все свои вооруженные силы с территории Украины, а также воздерживаться от любой дальнейшей противоправной угрозы силой или ее применения против любого государства — члена ООН. Соединенные Штаты осудили нападения Российской Федерации на критически важную гражданскую инфраструктуру, как энергетическую, так и транспортную, и отвергли заявления Российской Федерации о праве на индивидуальную или коллективную самозащиту, предусмотренное статьей 51 Устава ООН. Соединенные Штаты настоятельно призвали другие стороны не просто призывать к соблюдению Устава ООН и международному сотрудничеству, но и защищать его, указывая на нарушения международного права. Соединенные Штаты подчеркнули, что они никогда не признают любую территорию, которую Российская Федерация пытается захватить и аннексировать, и завершили свое выступление, подтвердив, что Соединенные Штаты будут и впредь работать с союзниками и партнерами для оказания поддержки Украине.

31. Соединенное Королевство подчеркнуло, что оно продолжает выступать вместе с партнерами против вторжения Российской Федерации на Украину и осуждать его разрушительные последствия для гражданской инфраструктуры, включая транспортные сети. Соединенное Королевство настоятельно призвало Российскую Федерацию вывести свои войска и уважать международно признанные границы Украины.

32. Модератор завершила работу дискуссионной группы III.

VII. Закрытие

33. Заседание было закрыто выступлением Председателя Комитета по внутреннему транспорту г-жи Ханни Местерс. Председатель проинформировала Комитет о количестве стран, которые обратились с просьбой о включении их в перечень стран, одобивших министерскую декларацию «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в глобальной борьбе с изменением климата». Комитет был также проинформирован о том, что в связи с просьбами некоторых государств-членов о продлении крайнего срока декларация будет по-прежнему открыта для стран, желающих присоединиться к перечню стран, одобивших эту декларацию.

Приложение II

Доклад о параллельном мероприятии высокого уровня на Форуме Комитета по внутреннему транспорту по безопасности дорожного движения

I. Введение

1. Параллельное мероприятие высокого уровня Форума Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по безопасности дорожного движения состоялось во Дворце Наций в Женеве 21 февраля 2023 года (13 ч 00 мин — 13 ч 45 мин) на полях ежегодной восьмьдесят пятой сессии КВТ. В ходе дискуссии основное внимание было уделено использованию успешных примеров и мерам по устранению тревожной динамики для достижения целей второго Десятилетия действий.

II. Открытие

2. Модератором этого мероприятия выступила исполнительный директор Управления международного транспорта и торговли Центрального аппарата министра транспорта Соединенных Штатов Америки г-жа Джули Эйбрахам. Она поприветствовала участников и предоставила слово Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) Е. П. г-же Ольге Алгаеровой.

3. Исполнительный секретарь ЕЭК Е. П. г-жа Ольга Алгаерова открыла параллельное мероприятие Форума по безопасности дорожного движения, поделившись с аудиторией тремя ключевыми идеями по безопасности дорожного движения. Во-первых, эмпирические данные неоднозначны: в то время как есть истории успеха стран с низким и средним уровнем дохода, достигших своих целей в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, наблюдается тревожная динамика среди стран-лидеров в продвижении безопасности дорожного движения. Во-вторых, сейчас созданы все условия для того, чтобы мировое сообщество и ООН могли добиться реальных перемен. ООН имеет все возможности для усиления своей поддержки посредством конвенций ООН по безопасности дорожного движения, относящихся к ведению КВТ, а также необходимых инструментов и технических рекомендаций для укрепления национальных систем безопасности дорожного движения в различных странах. Сейчас, во время второго Десятилетия действий, благодаря поддержке КВТ и пропагандисткой деятельности Специального посланника по безопасности дорожного движения и Фонда ООН по безопасности дорожного движения мы наблюдаем мобилизацию и изменения на местном, национальном и глобальном уровнях. В-третьих, многое еще предстоит сделать и не время успокаиваться. Исполнительный секретарь завершила свое выступление, подчеркнув важность Форума КВТ по безопасности дорожного движения, который служит платформой для обсуждения прогресса, остающихся проблем и дальнейших действий для успешного проведения второго Десятилетия действий и реализации его Глобального плана действий.

4. Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт начал свой доклад, подчеркнув важность Форума по безопасности дорожного движения для демонстрации того, что решения по обеспечению безопасности дорожного движения также вносят непосредственный вклад в решение транспортных проблем и достижение ряда Целей устойчивого развития (ЦУР). Сектор внутреннего транспорта может объединить свои силы, чтобы решить вопросы безопасности дорожного движения и преодолеть кризис, связанный с изменением климата, но мы должны действовать быстро. Внедряя международные стандарты безопасных и устойчивых систем внутреннего транспорта в Европе и близлежащих регионах, а также в Соединенных Штатах, КВТ может подавать пример

и добиваться результатов, воздействие которых распространяется далеко за пределы его компетенции. 93 % смертельных случаев и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях по-прежнему происходят в странах с низким и средним уровнем дохода. Специальный посланник подчеркнул, что мы должны изменить мышление участников дорожного движения, производителей транспортных средств и операторов автомобильного транспорта в этих наиболее проблемных регионах, чтобы обратить вспять тенденцию ухудшения безопасности дорожного движения и решить проблему связанных с ней плохих показателей экологической эффективности. В заключение он подчеркнул, что сейчас самое время работать сообща, чтобы добиться революционных изменений в нашем подходе к безопасной мобильности и устойчивому развитию.

III. Обсуждение в рамках дискуссионной группы

5. Модератор, г-жа Джули Эйбрахам, открыла обсуждение, представив участников дискуссии, и подчеркнула, что, несмотря на активную реакцию и прогресс многих стран в достижении к 2020 году Целей устойчивого развития, касающихся безопасности дорожного движения, нам коллективно не удалось решить поставленных задач. Пандемия, помимо прочих факторов, еще больше замедлила прогресс в снижении смертности, а в некоторых случаях даже привела к ее увеличению. Г-жа Эйбрахам подчеркнула, что обсуждение этой темы в рамках дискуссионной группы поможет вернуться к прежним темпам и наметить дальнейший путь для достижения целей второго Десятилетия действий.

6. Министр инфраструктуры Швеции Е. П. г-н Андреас Карлсон в начале своего выступления заострил внимание на том, что ежегодно в дорожном движении погибает более 1,3 млн человек, причем ДТП являются основной причиной смертности детей и молодежи, и поэтому настало время выполнить обязательство сократить количество смертельных случаев и травм в дорожном движении вдвое к 2030 году. В Швеции наблюдается устойчивое снижение смертности на дорогах в результате трех причин: во-первых, шведская транспортная система спроектирована с учетом человеческого фактора. Во-вторых, система разработана в тесном сотрудничестве с заинтересованными сторонами из частного сектора, научных кругов и гражданского общества. В-третьих, производители транспортных средств тесно сотрудничают с другими заинтересованными сторонами в использовании инновационных технологий для создания более безопасных и экологичных транспортных средств. Министр настоятельно призвал перестать рассматривать безопасность дорожного движения как изолированный вопрос и признать ее связь с ЦУР. В заключение он приветствовал инициативу по созданию Форума КВТ по безопасности дорожного движения и призвал все заинтересованные стороны работать вместе и использовать эту платформу для успешного проведения второго Десятилетия действий.

7. Министр транспорта и инфраструктурного развития Зимбабве Е. П. г-н Феликс Тапива Мхона подчеркнул, что кризис безопасности дорожного движения более остро проявляется в развивающихся странах по таким причинам, как гонка за экономическим развитием, недостаточное развитие дорожной инфраструктуры и непропорциональный рост автопарка. Кроме того, в результате пандемии COVID-19 ресурсы на развитие транспортной инфраструктуры пришлось использовать для других мер, таких как поддержка средств к существованию. Последствия изменения климата также становятся все более очевидными, и, хотя меры по адаптации и смягчению последствий были включены в национальные стратегии Зимбабве, это остается проблемой, требующей совместных действий международного сообщества по исправлению ситуации. Министр призвал отменить санкции, наложенные на Зимбабве, поскольку они подрывают усилия Зимбабве по достижению целевых показателей безопасности дорожного движения и ЦУР. Он подчеркнул, что Зимбабве недавно провела обзор эффективности безопасности дорожного движения и обновляет нормативно-правовую базу с учетом международных и региональных рекомендаций по управлению безопасностью дорожного движения. Министр подчеркнул, что дорожно-транспортные происшествия можно предотвратить, и призвал международное сообщество принять соответствующие меры.

8. Г-н Нанда Шринивасан, заместитель администратора по исследованиям и разработке программ Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) Соединенных Штатов Америки, начал свое выступление с признания неотложной цели предотвращения дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Несмотря на уменьшение использования транспортных средств во время пандемии, в 2020 и 2021 годах в США наблюдался рост смертности по причине ДТП. В результате в США была объявлена Национальная стратегия безопасности дорожного движения (НСБДД), которая ставит долгосрочную цель снизить количество смертельных случаев до нуля, принимает безопасный системный подход и определяет приоритетные действия и ощутимые изменения в существующей практике. Цели НСБДД — повышение безопасности людей, дорог, транспортных средств, выбор безопасной скорости и оказание помощи после ДТП. Заместитель администратора подчеркнул, что решение проблемы безопасности на дорогах требует целостного и комплексного подхода и что необходимо сотрудничество на всех уровнях управления, а американский народ должен осуществить переход к культуре, не приемлющей и предотвращающей смертность на дорогах. В заключение своего выступления он подчеркнул, что НАБДД надеется на продолжение работы и взаимодействия с ООН по данному вопросу, в частности по линии WP.1 и WP.29 КВТ.

9. Генеральный секретарь Международного транспортного форума (МТФ) Е. П. г-н Ен Те Ким открыл свое выступление, выразив благодарность МТФ за усилия ООН по спасению жизней и привлечению внимания к целям Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Первое Десятилетие повысило осведомленность о кризисе безопасности дорожного движения и положило начало усилиям по созданию необходимых стратегий и институциональных рамок. Второе Десятилетие будет иметь решающее значение, и Глобальный план по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года представляет собой отличный инструмент. Обращение вспять тенденций в области безопасности дорожного движения происходит только тогда, когда политику определяют данные и факты, а не очевидные идеи, и в основе такого более стратегического подхода лежит безопасный системный подход, при котором самым важным принципом является управление скоростью. Генеральный секретарь отметил резкий рост числа смертельных случаев и серьезных травм среди мотоциклистов во многих странах в результате расширения использования мотоциклов и подчеркнул, что во втором Десятилетии необходимо сотрудничество для совершенствования политики безопасности в этой области. В завершение своего выступления он подчеркнул, что обращение тенденций вспять вполне достижимо путем систематических мер, основанных на данных и фактах, и настоятельно призвал все страны использовать инструмент безопасного системного подхода, адаптируя его к национальным условиям.

IV. Заключительные замечания

10. Модератор, г-жа Джули Эйбрахам, поблагодарила участников дискуссии за высказанные мысли и завершила параллельное мероприятие, подчеркнув, что для достижения устойчивого прогресса в ходе второго Десятилетия действий мы должны удвоить наши усилия и действовать более рационально. Она сделала акцент на том, что по мере эволюции проблем, с которыми мы сталкиваемся, нам следует адаптировать нашу политику. Мы должны обеспечить четкую коммуникацию, последовательно собирать данные, обмениваться исследованиями, экспериментами, данными и анализом и учиться на действиях, очевидных неудачах и успехах других. Г-жа Эйбрахам подчеркнула, что Форум КВТ по безопасности дорожного движения поможет продемонстрировать остальному миру полученные уроки и достижения, а также послужит площадкой для сотрудничества, масштабы которой соответствуют масштабам безопасного системного подхода, лежащего в основе «нулевой концепции». Кроме того, он может предоставить возможности для обмена мнениями не только между политическими лидерами, но и между техническими экспертами. В заключение г-жа Эйбрахам напомнила, что, как показывает опыт последних лет, ни у кого нет всех нужных ответов, и каждый из нас должен искать свой собственный набор ответов. Форум КВТ по безопасности дорожного движения при содействии рабочих групп КВТ поможет их найти.

Приложение III

Доклад о параллельном мероприятии «Укрепление транспортных связей и ускорение перехода к климатически устойчивым и низкоуглеродным транспортным системам в не имеющих выхода к морю развивающихся странах»

(зал XIX, Дворец Наций (Женева), 22 февраля 2023 года)

I. Введение

1. Это параллельное мероприятие состоялось во Дворце Наций в Женеве 22 февраля 2023 года (13 ч 15 мин — 14 ч 45 мин) в рамках восьмидесяти пятой ежегодной сессии Комитета по внутреннему транспорту. Оно было организовано совместно Постоянным представительством Туркменистана при Отделении ООН в Женеве и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК). На параллельном мероприятии обсуждалась важность транспортных связей и адаптации к изменению климата и смягчения его последствий в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ).

II. Открытие

2. Модератором мероприятия выступил Его Превосходительство г-н Атагельди Халджанов, Чрезвычайный и полномочный посол, Постоянный представитель Туркменистана, поприветствовавший докладчиков и участников. Он представил каждого участника дискуссии и произнес вступительное слово. Е. П. г-н Халджанов подчеркнул важность инвестиций в транспортную инфраструктуру, поскольку переход к низкоуглеродным технологиям на транспорте является более дорогостоящим, чем в других секторах, и указал на недостаточную зрелость транспортных систем. Он приветствовал дискуссии по устойчивому транспорту в РСНВМ, которые состоялись в Ашхабаде и Пекине, и подчеркнул важность Глобальной конференции по устойчивому транспорту, которая призвала к удовлетворению потребностей стран, находящихся в особой ситуации, путем расширения устойчивых транспортных систем и инфраструктуры. Он отметил также необходимость тесной координации политики в области транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения.

3. Исполнительный секретарь ЕЭК Е. П. г-жа Ольга Алгаерова вместе с Е. П. г-ном Атагельди Халджановым приветствовала докладчиков и участников параллельного мероприятия. Она признала проблемы, возникшие в РСНВМ в связи с пандемией COVID-19, в дополнение к уже существующим факторам уязвимости, с которыми сталкиваются эти страны. В этой связи она подчеркнула важность международных правовых документов для укрепления и развития транспортной связанности, в частности eTIR, и других инициатив, таких как разработка показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ). Исполнительный секретарь далее отметила важнейший вклад сектора внутреннего транспорта в решение проблемы изменения климата и подчеркнула необходимость декарбонизации транспорта и повышения устойчивости транспорта не только в контексте чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения, таких как пандемия COVID-19, но также изменения климата и других стихийных бедствий.

III. Обсуждение в рамках дискуссионной группы

4. Модератором дискуссионной группы выступил Е. П. г-н Атагельди Халджанов.
5. С заявлениями выступили:
 - Е. П. г-н Раззак Оджайми, Министр транспорта Республики Ирак;
 - Е. П. г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ);
 - Е. П. г-жа Рабаб Фатима, Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ);
 - г-н Эрсин Эсен, специалист по программам и исполняющий обязанности координатора подпрограммы по изменению климата по европейскому региону Европейского отделения Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП).
6. Е. П. г-н Раззак Оджайми подчеркнул важность адаптации к изменению климата. Он подчеркнул, что некоторые сообщества, возможно, будут вынуждены переселиться в новые условия, поскольку адаптация может быть возможна не везде, как, например, в случае некоторых островных государств, которым угрожает повышение уровня моря. Он подчеркнул, что правительство Республики Ирак пытается создать более устойчивую экономику, и заострил внимание на значении финансовых ресурсов и региональных инвестиций для расширения сферы применения технологий, поддерживающих меры по адаптации. В этой связи он призвал развитые страны выполнить свои обязательства, взятые в рамках Парижского соглашения, и особо отметил важность международного климатического финансирования.
7. Е. П. г-н Умберто де Претто обратил внимание на значение быстрого и эффективного реагирования и координации во всех секторах в случае глобального кризиса, такого как пандемия COVID-19, и подчеркнул роль, которую ООН и ее документы могут играть в этом отношении на примере пересечения границ и систем eTIR и eSMR. Он подробно остановился на переходе к низкоуглеродному транспорту и индивидуальных ответных мерах в зависимости от региона и имеющихся ресурсов. Используя пример экологичных грузовых автомобилей, он рассказал о концепции МСАТ в отношении развития низкоуглеродного транспорта до 2050 года и подчеркнул важность обучения водителей для одновременного повышения эффективности и безопасности перевозок. Он отметил ценность международных конвенций, таких как Конвенция МДП, и заявил, что если РСНВМ хотят улучшить свои торговые связи и стать странами, связанными сухопутными транспортными маршрутами, то реализация имеющихся международных документов имеет жизненно важное значение.
8. Е. П. г-жа Рабаб Фатима присоединилась к обсуждению в форме заранее записанного видеозаписи. Она акцентировала внимание на том, что ограничения транспортной связанности являются основной причиной экономических и социальных лишений РСНВМ. Она отметила важность применения многостороннего подхода с участием правительств, частного сектора, партнеров по развитию и международных организаций. Она указала на три потенциальных решения, которые в совокупности могут смягчить ограничения связанности: тесное сотрудничество с региональными партнерами, особенно со странами транзита, для улучшения доступа к глобальным торговым сетям и цепочкам создания стоимости; разумное планирование и международная поддержка капитальных расходов; и увязка поддержки в обеспечении приемлемого уровня задолженности и климатического финансирования с транспортной связанностью на основе специальных договоренностей. Она отметила, что обязательства перед РСНВМ должны перейти от слов к действиям и что сотрудничество позволит достичь более устойчивого и инклюзивного будущего для всех.

9. Г-н Эрсин Эсен подошел к этой теме с экологической точки зрения, рассмотрев то, что он назвал тройным кризисом: климатический кризис, загрязнение и утрата разнообразия. Он подчеркнул важность транспортной инфраструктуры для повышения связанности и указал на тесную связь активов транспортной инфраструктуры с негативным воздействием на окружающую среду, таким как выбросы парниковых газов, утрата биоразнообразия и разьединение экосистем. Он указал на возможность создания более устойчивой и жизнестойкой транспортной инфраструктуры и привел примеры передовой практики, показывающие, как ландшафтное планирование может учитываться для снижения угроз инфраструктурным системам, биологическим ресурсам и социально-экономическим перспективам. Он подчеркнул, что экологические соображения должны быть интегрированы в работу транспортного сектора, и отметил приверженность ЮНЕП работе с международными партнерами по ускорению этих действий и достижению этих целей.

IV. Выступления

10. После завершения дискуссии Е. П. г-н Атагельди Халджанов предложил участникам поделиться своими мыслями и опытом. С заявлениями выступили Казахстан, Российская Федерация, Китай, Азербайджан, Беларусь, Франция, Таджикистан и Кыргызстан.

11. Казахстан поделился опытом трансформации отсутствия выхода к морю в транспортную связанность путем заключения межправительственных соглашений с более чем 40 странами Европы и Азии, а также присоединения к 11 международным конвенциям. Российская Федерация рассказала о своих усилиях по укреплению транспортной связанности в Евразийском регионе, в частности в рамках проекта «Евразийский агроэкспресс». Китай заявил, что ценит усилия, прилагаемые всеми заинтересованными сторонами. Азербайджан подчеркнул важность государственно-частных партнерств (ГЧП) и сотрудничества между соседними странами и поинтересовался примерами передовой практики. Беларусь отметила влияние политических изменений на транспортную инфраструктуру и сотрудничество и подчеркнула важность повышения устойчивости транспорта и декарбонизации. Франция выделила важность сотрудничества между странами, а также ГЧП и поиска новых механизмов для совместной борьбы с изменением климата. Таджикистан обратил особое внимание на негативное экономическое воздействие COVID-19 на страны, не имеющие выхода к морю, и проинформировал участников о планах правительства по улучшению транспортной связанности и мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним. Кыргызстан также поделился своими достижениями в транспортном секторе и подчеркнул важность декарбонизации транспорта.

V. Заключительные замечания

12. Мероприятие завершилось краткими заключительными замечаниями участников дискуссии (за исключением Е. П. г-на Раззака Оджайми, который вынужден был уйти раньше), а также Е. П. г-жи Ольги Алгаеровой и Е. П. г-на Атагельди Халджанова.

Приложение IV

[Только на английском языке]

Report of the side event on "Electric Vehicle Charging Infrastructure"

(Salle XXIV, Palais des Nations, Geneva and online, 22 February 2023)

I. Introduction

1. On Wednesday 22 February 2023 a side event took place entitled "What are the Infrastructure Barriers to Mass Electric Vehicle Adoption?".
2. With transport making up 22% of all energy-related greenhouse gas emissions, it is a crucial sector to decarbonize in order to meet the Paris agreement and limit temperature rises to 1.5°C. Electrification of vehicle fleets is, along with modal shift to less polluting modes, an important tool to align transport with a climate neutral future where the Sustainable Development Goals are achieved. The side event therefore heard from experts on data collection, plug design, communications protocols and grid balancing factors that would enable mass adoption of electric vehicles, with a focus on passenger vehicles.
3. The side event followed on from discussions in September 2022 at the Working Party on transport Trends and Economics (WP.5), which held a workshop on electrification of mobility: challenges and opportunities for transport, energy and spatial planning¹, and tried to answer some of the questions in the ITC formal document entitled "Taking Stock of new Trends Towards Electric Vehicle Charging Infrastructure" (ECE/TRANS/2023/23).
4. The side event took place in a hybrid format and was moderated by Ms Els de Wit, Chair of WP.5. In addition to the moderator: the panellists were:
 - John Wilkins, Chair, UNECE Working Party on Transport Statistics; Deputy Director, Travel and Environment Data and Statistics; Department for Transport, United Kingdom.
 - Philippe Vangeel, Secretary-General, European Association for Electromobility (AVERE).
 - Alex Schroeder, Chief Technology Officer, Joint Office of Energy and Transportation, United States.
 - Jacques Warichet, Power systems transformation analyst, International Energy Agency (IEA).
 - Saki Gerassis, Policy and Data Officer; DG MOVE, European Commission.
 - Duncan Kay, Vice-Chair, UNECE Working Party on Pollution and Energy; Head of Vehicle Engineering; Department for Transport, United Kingdom.
5. The event was designed to be interactive and informative; as such, no PowerPoint presentations were made and instead the event flowed from questions from the moderator to the panellists, and between the panellists and the audience.
6. The discussion started with Mr Wilkins describing the UK's approach to data collection, and how their work on producing statistics had fed into national policy debates on electric vehicle adoption. Within this, exploring different indicators of how to measure infrastructure coverage was an ongoing conversation between statisticians, policy makers and the media. He noted that recently produced infrastructure statistics in a geospatial format had been combined with tourism data, to highlight areas of the country where chargers may need to be added in the future to facilitate holidays and day trips.

¹ <https://unece.org/info/Transport/Transport-Trends-and-Economics/events/369914>.

7. The conversation continued with Mr Vangeel describing AVERE's views on harmonisation of communications protocols between electric vehicles and the charging networks. He emphasized that interoperability and seamless communications protocols can maximise fast and safe charging, and there may be scope for harmonization of these in the future. He nevertheless underlined the challenge to deal with harmonization of already deployed recharging infrastructure. In addition, while the focus of data collection has been on the public charging side, there is very little private (*home and office) data on charging infrastructure and this needs to be addressed.

8. After this Mr Schroeder described recent legislation in the United States as part of the Inflation Reduction Act, which specifies new standards for infrastructure. These standards have been designed with a customer-first perspective, enabling cross-state charging regardless of the vehicle type, that is reliable and affordable. Their focus is on so-called "level 2" fast chargers that can be used at the side of the road without a significant stop.

9. Mr Warichet of the IEA gave details of their recent publication "Grid Integration of Electric Vehicles: A Manual for Policymakers". The manual makes key recommendations around four main topics, namely:

- Prepare institutions for the electric mobility transition
- Assess power system impacts
- Deploy measures for grid integration
- Improve planning practices.

10. He highlighted that from a global perspective, additional electricity demand from electric vehicles is not expected to drastically alter the power generation sector. Following a remark from the audience, he added that the situation might look different at local levels, with some grids potentially being over used.

11. Mr Gerassis of DG-MOVE described the European Commission's forthcoming Alternative Fuels Infrastructure Regulation, and in particular highlighted the plans in the regulation for mandated data collection, standards in charging speeds, and the development of national policy frameworks to roll out sufficient grid infrastructure.

12. Mr Kay discussed the possible role of WP.29 and its subsidiary bodies in providing a regulatory platform to potentially discuss harmonization of both plug designs and communications protocols. This is considered important not only for ECE countries in the present, but on a global basis particularly when thinking about second-hand export markets in low- and middle-income countries.

13. During questions, attendees brought up specificities surrounding charging of heavy goods vehicles, the point that electrification would not solve all issues with private mobility and so better walking, cycling and public transport were needed, and how data can be used effectively to plan future infrastructure. The panel agreed that:

- For consumers to use the network confidently, real-time pricing information, for example through a smartphone app, can be a gamechanger.
- In addition to charging infrastructure data, electricity consumption data of charging points should be a priority for good policy decisions regarding grid integration and emissions impacts of electric vehicles².
- It is not just the availability of data around charging that is important, but its quality and granularity. Location data, type of connector information and the number of points at each station can help users to seamlessly plan charging stops.

14. As follow-up items, the moderator highlighted the following:

² The UNECE secretariat reminded of a workshop on "Real-Time Upstream Emissions of Electric Vehicles During Recharge", held on-line in May 2021 ; <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>.

- WP.6 will explore harmonised definitions for public charging infrastructure in 2023, with data collection possibly considered in the future.
- WP.5 has already agreed to establish a steady workflow on passenger EVs and its charging infrastructure, for example, and as part of its cluster on transport security will also investigate cyber security threats relating to vehicle charging systems. Moreover, WP.5 decided to designate its recurrent Transport Trends and Economics 2022–2023 publication on general trends and developments surrounding EVs and their charging infrastructure.
- WP.29 was requested by the Inland Transport Committee to consider the need for a dedicated workflow on harmonization of technical standards, both software and hardware related to EVs and recharging infrastructure.

15. Given the role of ITC in combatting climate change highlighted during the 85th session, it was agreed that side events such as this can be a valuable tool in both attracting the right policy makers and providing a forum where informal exchange of experiences can take place.

16. The event was attended by 35 participants in the room and 45 participants online, excluding the secretariat. Gender balance was approximately one third female, two thirds male participants.

Приложение V

[Только на английском языке]

Statements delivered during the eighty-fifth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report

I. Agenda item 2

A. Statement from the Russian Federation

The representative of the Russian Federation requested the floor and made the following statement in relation to the Ministerial Declaration “Harnessing the full potential of inland transport solutions in the global fight against climate change”: “Distinguished Chair, we note the important role of the ITC in implementing technological and decisions and also particularly looking at the issue of climate issues. And in this regard, we would like to note that for Russia we do not intent to hinder the adoption of the Ministerial Declaration and we participated in that actively but unfortunately not all of our comments were taken into account. In particular this concerns the preambular paragraphs pp. 2 and pp. 24 with the reference to the UN Charter which do not have any relation to the mandate of the ITC. We are disappointed that the coordinators of the negotiating process did not have the strength to propose sections that were suitable for everybody and also because of the indivisible nature of the UN Charter as a key element of the international legal system. So the selective quoting of the provisions of the UN Charter which is not linked to the Ministerial Declaration devalues the status of the Charter and in this regard the Russian Federation cannot support the approval of the Ministerial Declaration. We would ask the secretariat to reflect this position in the outcome document of the Committee and to take note of this. Thank you very much.”

B. Statement from Belarus

“С сожалением отмечаем политизацию деятельности Комитета по внутреннему транспорту со стороны отдельных государств-членов.

Беларусь такой подход не разделяет и не приемлет.

Включение в текст Министерской декларации не относящихся к мандату Комитета посылов подрывает ценность его работы. Мы все являемся свидетелями того, насколько политизация негативного сказалась и продолжает сказываться на потенциале ЕЭК ООН как глобального кладезя международных стандартов и правил в транспортной сфере.

Призываем государства — члены ЕЭК ООН сосредоточиться на мандате Комитета и сугубо профессиональном сотрудничестве для обеспечения устойчивой мобильности в регионе, его транспортной связанности, безопасности и экологичности транспорта”.

II. Agenda item 7(c)(ii)

Statement from the secretariat

The Director of the ECE Sustainable Transport Division made the following statement: “Thank you, Chair, distinguished delegates. Regarding this proposal by Ukraine, the secretariat would like to make a declaration that “the measures taken by the secretariat to respond to the negative impact of the Russian aggression against the Ukraine to the regional connectivity” was not included in the document ECE/TRANS/2023/18³. The secretariat

³ See Appendix to this Annex.

made a clarification at the meeting, and I would like to include the declaration of the secretariat in the meeting report.”

Statement from the United States of America

A representative of the United States made the following statement in response: “I think one way that we can probably all look at this decision is that this is the member States’ interpretation of the contents of that report. So, while we appreciate the secretariat’s opinion, this decision is saying that regardless of what the intent was at the time that this is the effect of what the secretariat did. Thank you”.

Statement from the Russian Federation

A representative of the Russian Federation made the following statement: “The Russian Federation would like to make a statement on the outcome of the vote we’ve just had. The Russian Federation is disappointed with the results of the vote taken. We have consistently objected to the politicization of ITC work because this has a negative impact on the productivity of the Committee. A lack of willingness to include our position even in the form of a short mention indicates that our opponents are not willing to recognize the existing realities and they are fearful of recognizing the impacts on the economies of countries and the efforts of the UNECE overall. Russia will continue to support the Committee’s work overall. Until cooperation at this forum returns to being useful to us, Russia would like to dissociate itself from the decision just taken. Thank you. And we would ask that our statement be included in the report” (for the full statement, see ECE/TRANS/328/Add.1, Annex V). Belarus expressed its support for the statement by the Russian Federation.

III. Agenda item 7(q)

Statement from Belarus

“We would like to reiterate the position of Belarus regarding the further extension of the Administrative Arrangement and consequently the Memorandum of Understanding between the European Commission Services and UNECE of 2009.

The Memorandum of Understanding assigned the European Commission’s Joint Research Centre the responsibility to perform tasks under the AETR for non-EU Contracting Parties.

This time AETR Contracting Parties could not reach agreement on the further extension of the Memorandum of Understanding because of its groundless intentional violations by the European Commission’s Joint Research Centre.

However, some of the EU Member States at the 117th session of the Working Party on Road Transport made an attempt to extend the Memorandum of Understanding by vote.

We would like to particularly bring to the ITC attention three key points related to the Memorandum of Understanding extension.

First. The Memorandum of Understanding concerns the implementation of the AETR by non-EU Contracting Parties to AETR.

Second. The UNECE secretariat extends the Memorandum of Understanding on behalf of non-EU AETR Contracting Parties.

Third. The extension of the Memorandum of Understanding has been always preceded by the unanimous agreement of the AETR Contracting Parties.

On this basis Belarus does not recognize the legitimacy of the vote or the associated decision by the Working Party on Road Transport.

Since the Memorandum of Understanding concerns particularly non-EU AETR Contracting Parties, Belarus strongly believes that the extension of the Memorandum of Understanding shall meet interests and needs of all the non-EU AETR Contracting Parties and thus shall be based on and be preceded by agreement of all the AETR Contracting Parties as it was confirmed by the long-term practice.

Any decision taken in violation of such an approach undermines the credibility of the UNECE work in transport field.”

Statement from the Russian Federation

“Madam Chairperson, thank you for having given me the floor. Currently, the Russian Federation has been encountering complications with respect to operationalizing the AETR and today, as a result, we cannot fully participate in the AETR system because we cannot meet the requirements fully. This leads to a threat for the safety of road transport and as a result, given the new cards and the work that we are currently doing. At the 30th session of the Group of Experts, there was a decision on stopping participation of our country in this system due to the war in Ukraine. We would ask the secretariat to carry out an assessment of the effect of the sanctions on road transport in Russia and other countries in Central Asia and we would ask for special provisions to be taken for the Russian Federation. We would also like you to please include a provision on the administrative agreement on the extension of the memorandum between the Research Centre JRC under the administrative memorandum to provide a possibility for the contracting parties to be treated in a way that is not discriminatory against any of them at which point we could continue our work. I would also like to inform you about the carrying out of work by the Russian Federation on certifying a centre similar to the JRC in countries and for countries outside of the European Union. So there’s a request for an amendment and with respect to the proposal made by Portugal, the Russian Federation would support the necessity of continuing work on this document at our next Working Group meeting which will be held in the future. Thank you.”

Statement from the European Commission

“The European Commission services do not recognise the statements made by Belarus and the Russian Federation on this topic over the past few days and months. We strongly reject the claims by the Russian Federation and Belarus that the European Commission services are not complying with their obligations under the AETR or the Administrative Arrangement. We reiterate our full commitment to continue participating in the smooth implementation of AETR and to play our part, as has been the case for more than the past decade by providing digital tachograph services to non-EU AETR Contracting Parties, several of which are free-of-charge. The Working Party on Road Transport (SC.1) in October 2022 clearly decided and mandated the Secretariat to sign the tabled Administrative Arrangement.

Due to the expiry of the previous Administrative Arrangement at the end of 2022, the European Commission services are for the moment not in a position to continue providing services to several non-EU parties of the AETR Agreement.

We therefore request that the decision of SC.1 is urgently implemented by the Secretariat.”

Добавление⁴

Влияние войны на региональную связанность

Записка секретариата

1. Для сведения Комитета в настоящем документе кратко представлена одна из мер, принятых секретариатом для противодействия негативному влиянию войны на региональную связанность.

2. После получения в июле 2022 года запроса от правительства Украины, который включал перечень предлагаемых областей для сотрудничества/осуществления проектов, в основном касающихся восстановления инфраструктуры внутреннего транспорта страны, секретариат приступил к оказанию технической помощи. Это мероприятие финансировалось из бюджета регулярной программы технического сотрудничества (РПТС) в рамках нескольких секторальных предложений с акцентом на Украину и более широкие последствия войны в странах — участницах программы ЕЭК. Название мероприятия: «Содействие повышению пропускной способности железнодорожного и автомобильного транспорта Украины для удовлетворения возникающих национальных и международных потребностей».

3. Основная цель — повысить пропускную способность железнодорожного и автомобильного транспорта Украины на границе с Польшей и Румынией, чтобы оперативнее и эффективнее обрабатывать резко возросшие грузопотоки, отправляемые из Украины или на территорию Украины. Эта цель будет достигнута путем осуществления следующих мероприятий:

a) определить и подготовить с помощью национальных экспертов в области железнодорожного и автомобильного транспорта перечень требований к инфраструктуре и подвижному составу/ресурсам (вагоны, стоимость перевалки, наличие подготовленного персонала, грузовые автомобили, мягкие контейнеры и т. д.) на основе текущих потребностей цепочки поставок Украины (например, экспорт зерна и импорт топлива), позволяющих расширить оперативные возможности и повысить пропускную способность железнодорожного/автомобильного транспорта;

b) организовать «совещания друзей Председателя» с участием Председателя Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) и Председателя Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) для дальнейшего обсуждения перечня требований и подготовки конкретных планов действий/следующих шагов для выполнения этих требований.

4. После первоначальных обсуждений с правительственными учреждениями было принято решение о включении проектов в области внутренних водных путей и облегчения пересечения границ. В практическом плане это мероприятие предполагает оценку текущих проблем и возможностей для немедленного улучшения/укрепления внутренней транспортной сети Украины (автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, связи между портами и внутренними регионами и пограничные пункты) и ее связанности с соседними странами с учетом дополнительных грузо- и пассажиропотоков, которые необходимо обслуживать после нарушения/отмены воздушных и морских перевозок.

5. После окончательного утверждения перечня проектов правительством секретариат окажет правительству содействие в определении приоритетности этих проектных предложений. Затем председатели Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), организуют совещания друзей председателей, где эти проектные предложения будут представлены правительствам и учреждениям, к которым будет обращена просьба оказать помощь и содействие.

⁴ Воспроизведено на основе документа [ECE/TRANS/2023/18](#).

Приложение VI

Доклад о работе круглого стола КВТ на тему «Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы и возможности для глобального экономического развития»

(зал XIX, Дворец Наций (Женева), 22 февраля 2023 года)

I. Введение

1. Круглый стол состоялся 24 февраля 2023 года (15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин) и был открыт заместителем Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-ном Дмитрием Марьясиным. Этот круглый стол был создан для изучения многочисленных кризисов, с которыми сталкивается сектор внутреннего транспорта, и определения устойчивого пути преодоления этих проблем. Круглый стол стал площадкой для обмена национальным и международным опытом в области адаптации новых схем закупок и пролил свет на многочисленные возможности для построения будущего на более совершенной основе посредством технологических инноваций, образования и партнерств. По приглашению секретариата ЕЭК в круглом столе приняла участие группа преподавателей и студентов Швейцарской высшей технической школы в Лозанне (ЕПФЛ), обучающихся по программе «Углубленное изучение экологических и устойчивых цепочек создания стоимости», и Женевской школы дипломатии и международных отношений.

II. Дискуссионная группа I: Определение влияния последовательных кризисов на эффективность международных перевозок и цепочек поставок: является ли откат от глобализации устойчивым решением?

2. Обсуждения в дискуссионной группе I проходили под руководством г-на Дмитрия Марьясина, заместителя Исполнительного секретаря ЕЭК ООН. Участники обменялись мнениями о том, как несколько последовательных глобальных кризисов повлияли на эффективность и функционирование международной транспортной системы к настоящему моменту и будет ли это в среднесрочной и долгосрочной перспективе иметь дальнейшее влияние на географию торговли с последствиями для глобальной торговли и цепочек создания стоимости. Участники обсудили также важность глобальных документов для повышения устойчивости цепочек поставок, в том числе на глобальном, региональном и субрегиональном уровнях.

3. С докладами выступили:

- г-н Ян Хоффманн, руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологии и логистики ЮНКТАД;
- г-н Виктор Штольценбург, Отдел экономических исследований и статистики, Всемирная торговая организация (ВТО);
- г-жа Татьяна Рей-Белле, директор по МДП и транзиту, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ);
- г-н Роджер Албиньяна, управляющий директор Европейского института Средиземноморья (ЕИС).

4. Исходя из данных ВТО, участники дискуссии пришли к выводу, что устойчивость и активность мировой торговли превзошли все ожидания, поскольку во многих случаях страны, сильно пострадавшие от войны на Украине, нашли альтернативные источники поставок. Было отмечено, что в более долгосрочной перспективе новые сценарии, смоделированные ВТО, показывают важность укрепления многосторонней торговой системы, при этом больше всего в случае разрыва международного сотрудничества могут пострадать наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства (МОРАГ). Участники дискуссии признали также, что повышение транспортных расходов (т. е. устойчивый рост тарифов на контейнерные перевозки) способствовало росту инфляции и уровня потребительских цен, в частности на компьютерную, электронную и оптическую продукцию, а также на мебель и другие промышленные товары. В этой связи было отмечено, что в секторе автомобильного транспорта на использовавшихся ранее транзитных маршрутах уже нет прежних объемов перевозок, а пандемия и война на Украине привели к еще большему давлению на и без того перегруженные пункты пересечения границ. Было указано, что эта ситуация еще более усугубляется растущей нехваткой водителей грузовых автомобилей во всем мире: в 2021 году в различных регионах до 18 % вакансий водителей не были заполнены.

5. В то же время участники дискуссии признали, что цены на товары, на которые война на Украине оказала значительное влияние (такие как пшеница, кукуруза, подсолнечное масло и удобрения), выросли меньше, чем ожидалось в начале войны, причем первоначальное моделирование ВТО показывало, что в случае каскадных экспортных ограничений на продовольствие цены на пшеницу могли вырасти до 85 % в некоторых регионах с низким уровнем дохода, в то время как их фактический рост составил 17 %. В заключение участники дискуссии констатировали, что глобальная торговая система доказала свою удивительную устойчивость, позволяя странам гибко адаптировать свои схемы закупок. Например, в секторе автомобильных перевозок это привело к диверсификации маршрутов, что в некоторых случаях позволило сэкономить до 80 % времени. В связи с этим было подчеркнуто, что гибкость в адаптации схем закупок требует подлинно многостороннего подхода и что стремление к реконсолидации торговли может дорого обойтись экономикам стран с точки зрения доходов и устойчивости.

6. Что касается дальнейших шагов, то участники дискуссии призвали государства-члены принять меры по дальнейшему снижению уровня загруженности внутренних пунктов пересечения границы, в том числе посредством принятия следующих мер: усиления координации между соответствующими ведомствами и более активного использования скоординированного/совместного контроля; переноса операций по таможенной очистке и их проведение не на границе, а на внутренних пунктах; и поощрения использования (e-)TIR и (e-)CMR, с тем чтобы отрасль была готова к использованию любого альтернативного маршрута, используя те же инструменты, что приведет к повышению уровня транспортной безопасности и упрощению перевозок.

III. Дискуссионная группа II: Построение будущего на более совершенной основе: устойчивая местная и глобальная транспортная связанность на основе технологических инноваций, образования и партнерств

7. Дискуссионная группа II, модератором которой выступил г-н Рул Янссен, секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), стала площадкой, на которой высокопоставленные представители частного сектора и научных кругов поделились своими мнениями о том, что можно улучшить для достижения устойчивой местной, региональной и глобальной транспортной связанности на основе технологических инноваций, образования и партнерств.

8. С докладами выступили:

- г-н Карлос Альварес Перейра, вице-президент Римского клуба/Кафедра ЮНЕСКО по глобальному пониманию в интересах устойчивого развития;

- г-жа Элейн Моран, директор программы бизнес-образования по экологичным и устойчивым цепочкам создания стоимости (SRVC) Швейцарской высшей технической школы в Лозанне (ЕПФЛ);
- г-жа Кармен Бахманн, руководитель проектов в области устойчивого развития и расширения рынка и сетей, «Карго сутеррэн АГ», Швейцария;
- г-н Фабио Ферранте, бывший старший исполнительный директор, «Гарретт Адвансинг Моушн»;
- г-жа София Айше, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

9. Участники дискуссии отметили тот факт, что в 2022 году исполнилось 50 лет со дня выхода знакового доклада Римского клуба «Пределы роста», в котором впервые было доказано, что если тенденции роста населения, индустриализации, использования ресурсов и загрязнения останутся неизменными, то допустимая нагрузка на Землю скорее всего будет превышена в ближайшие сто лет. При этом участники дискуссии признали, что логистические системы прошли постепенное преобразование из линейной системы с горизонтальными отношениями, связывающими производителей, перевозчиков, склады, транспортные компании, дистрибьюторов и предприятия розничной торговли с клиентами, в гораздо более сложную глобальную и многоуровневую цепочку создания стоимости. В этой связи была широко признана важная роль образования для построения экологичных и устойчивых цепочек создания стоимости. Эта дискуссия позволила также прояснить ряд перспективных инициатив и инновационных разработок, направленных на создание более устойчивых транспортных систем. Одним из примеров, который был подробно рассмотрен, является «Карго сутеррэн» — инициатива государственно-частного партнерства, разработанная в Швейцарии с целью перемещения под землю грузовых перевозок в определенных частях страны от источника до пункта назначения, обеспечивая единую систему перевозки, включающую доставку «до двери». Предполагается, что этот проект позволит создать подземную систему грузовых перевозок и логистики, которая будет полностью автоматизирована, подключена и цифровизована и обеспечит надежную и точную по времени доставку, в том числе в контексте городской логистики. Были отмечены многочисленные преимущества с точки зрения эффективности транспортного процесса, здоровья и качества жизни, а также снижения выбросов и защиты ландшафта.

10. Участники дискуссии также обменялись мнениями о будущем автомобильной промышленности с точки зрения декарбонизации и автоматизации. Было отмечено, что автомобильная промышленность до сих пор уделяла основное внимание сокращению выбросов выхлопных газов и планируется уделять больше внимания сокращению выбросов от материального производства, поскольку, как ожидается, к 2040 году выбросы от материального производства достигнут 60 % от выбросов в течение жизненного цикла. Кроме того, докладчик упомянул тот факт, что рыночная доля гибридных и полностью электрических автомобилей на рынке в настоящее время составляет 13 % и субсидии, усовершенствование технологий в области аккумуляторных батарей и достаточное наличие пунктов зарядки являются критически важными факторами для поддержания будущего роста. Участники дискуссии признали, что задачи по созданию автомобилей с нулевым уровнем выбросов углерода могут быть достигнуты только при наличии четких целевых показателей и политики в области использования материалов и циркулярности и что директивным органам необходимо обеспечить технологическую конкуренцию, которая приведет к получению наилучшего по стоимости и экологической эффективности решения. Участники дискуссии признали также, что автономное вождение обеспечивает совместную мобильность и тем самым способствует декарбонизации транспортного сектора. В заключительном докладе была подчеркнута роль, которую экспедиторы могут играть в декарбонизации сектора внутреннего транспорта путем оптимизации маршрутов, использования альтернативных видов топлива, таких как водород, а также электрических двигателей, новых транспортных средств и новых коридоров. Было упомянуто несколько текущих проектов,

реализуемых членами ФИАТА в Дании, Франции, Германии, Норвегии и Румынии. Было отмечено, что среди экспедиторов наблюдается высокий уровень готовности к экологизации своей повседневной деятельности и соблюдению соответствующих регламентов и стандартов ЕС. В этой связи в качестве сдерживающих факторов были названы отсутствие стандартизации правил и целевых показателей на глобальном уровне, а также высокие затраты, которые влечет за собой соблюдение этих правил для малых и средних предприятий.

IV. Выводы

11. В заключение представитель секретариата ЕЭК приветствовал многочисленные внесенные предложения и подчеркнул, что Комитет только что одобрил министерскую декларацию «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в глобальной борьбе с изменением климата», которая затрагивает многие из вопросов, поднятых в ходе обеих дискуссий. Он рекомендовал представителям научных кругов и частного сектора продолжать участвовать в отдельных последующих мероприятиях Рабочей группы, касающихся внесенных предложений, а также высказался за то, чтобы рассмотреть некоторые из обсуждавшихся вопросов на предстоящей тридцать шестой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая состоится в сентябре 2023 года.