



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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

Тема круглого стола: «На пути к обеспечению устойчивого и полного восстановления в период после COVID-19: инициатива в области внутреннего транспорта и роль Комитета»**Концептуальная записка по круглому столу,
организуемому КВТ в 2022 году, на тему: «На пути
к обеспечению устойчивого и полного восстановления
в период после COVID-19: инициатива в области
внутреннего транспорта и роль Комитета»****Записка секретариата****I. Введение**

1. В ходе своих восемьдесят третьей (25–28 февраля 2020 года) и восемьдесят четвертой (23–26 февраля 2021 года) пленарных сессий Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) взял на себя руководящую роль в содействии формированию консенсуса в отношении ведущей роли транспорта в глобальном процессе восстановления после пандемии и укреплении устойчивости к кризисам в будущем, в том числе путем одобрения Министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/304, приложение I).

2. Несмотря на активные и последовательные усилия государств-членов, меры по восстановлению еще не привели к желаемому возвращению к уровню роста и устойчивого развития, существовавшему до пандемии. Задачи по-прежнему масштабны, а прогресс является фрагментарным и неравномерно распределенным во всем мире, что еще больше затрудняет реализацию Повестки дня на период до 2030 года и достижение целей в области устойчивого развития.

3. Круглый стол КВТ соберет вместе ключевые заинтересованные стороны во всем мире в целях проведения стратегического обсуждения нового курса действий, который необходим для достижения реального прогресса в деле успешного преодоления этого продолжающегося кризиса (ECE/TRANS/2022/28).

4. Непосредственно после пандемии COVID-19 под эгидой Рабочей группы КВТ по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) была создана неофициальная многопрофильная консультативная группа по мерам реагирования транспорта на



кризис COVID-19 с участием представителей транспортных, таможенных и медицинских служб, а также ВОЗ, ВТамО, ВТО, ИКАО и ИМО, которая на данный момент провела четыре совещания, состоявшиеся в июне и сентябре 2020 и 2021 годов. В результате обсуждений консультативной группы были определены четыре основных аспекта возможной последующей деятельности, перечисленные ниже. Выступающим на «круглом столе» предлагается пролить свет на эти аспекты и поделиться своими взглядами на эти предложения.

II. Обсуждение возможных дальнейших действий со стороны сектора внутреннего транспорта

5. Учитывая отсутствие согласованного между странами и различными подсекторами транспорта подхода к принятию ответных мер по борьбе с пандемией, недостаточный уровень координации и сотрудничества между различными заинтересованными сторонами на национальном, региональном и международном уровнях, а также отсутствие планов действий на случай экстренных и чрезвычайных ситуаций, консультативная группа выявила области, в которых могут быть предприняты дальнейшие действия. Ниже приведен перечень этих областей.

а) На уровне международного регулирования транспортного сектора

- Разработать комплексную концепцию международного управления чрезвычайными ситуациями и планирования соответствующих действий для региона ЕЭК, содержащую перечень подробных шагов/действий, которые надлежит предпринять в секторах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта и интермодальных перевозок в случае возникновения чрезвычайных ситуаций/внешних потрясений, таких как пандемии или другие виды международных чрезвычайных ситуаций.
- Продолжать поддерживать предпринимаемые усилия по цифровизации транспортных документов, но при этом ставить на первое место человекоцентричный подход и продвигать среди правительств, операторов в частном секторе и других участников глобальных цепей поставок точку зрения, согласно которой работники транспорта играют ключевую роль в поддержании работоспособности цепей поставок и должны признаваться в качестве таковых, особенно во время международных чрезвычайных ситуаций.
- На уровне существующей административной/нормативной базы, касающейся внутреннего транспорта, а также секторов морских и воздушных перевозок, провести оценку того, каким образом многочисленные «временные» меры (временное продление срока действия разрешений и документов или временные исключения и меры по облегчению), принятые правительствами в секторе внутреннего транспорта в ответ на вспышку COVID-19, можно преобразовать в принятые и согласованные на национальном/региональном или международном уровнях протоколы и планы действий на случай чрезвычайных ситуаций, которые могли бы вступить в силу в момент возникновения новой пандемии или чрезвычайной ситуации. Это позволит избежать потери ценного опыта, полученного в ходе текущей пандемии.

б) На уровне существующих правовых документов

- Если это будет сочтено целесообразным соответствующими рабочими группами, занимающимися конкретными видами транспорта, провести стресстесты в отношении различных конвенций ЕЭК, касающихся сектора внутреннего транспорта, с целью определить, какие поправки можно/нужно внести, с тем чтобы сделать эти правовые документы (МДП/еTIR, КДПГ/еCMR и Конвенцию о согласовании) более «устойчивыми к пандемиям/чрезвычайным ситуациям» и/или превратить эти документы в инструменты, которые могут помочь правительствам различных стран смягчить воздействие возможных будущих внешних потрясений/чрезвычайных ситуаций.

- В отношении соглашений по транспортной инфраструктуре: инфраструктурные соглашения ЕЭК, а именно Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), в которых определяются и подробно описываются основные сети интермодальных, автомобильных, железнодорожных перевозок и перевозок по внутренним водным путям в регионе ЕЭК и за его пределами, могут стать основой для выявления критически важных маршрутов и узлов, которые должны оставаться открытыми при любых обстоятельствах, в том числе во время международных чрезвычайных ситуаций и пандемий.
- В отношении соглашений об облегчении процедур пересечения границ: в рамках Конвенции о согласовании, например, могут быть определены критерии для сухопутных пунктов пропуска через границы, которые должны оставаться открытыми в любое время, чтобы обеспечить возможность международных перевозок важнейших грузов и предметов первой необходимости, в том числе в случае пандемий и международных чрезвычайных ситуаций.
- В отношении медицинского освидетельствования экипажей транспортных средств: введение электронных сертификатов о состоянии здоровья или (в начале пандемии) деклараций о состоянии здоровья для членов экипажа, транспортных работников и/или пассажиров, которые могут быть привязаны к существующим транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций и их электронным приложениям (eTIR; eCMR и т. д.). Привязка, например, книжки eTIR или любого другого цифрового транспортного документа к электронному сертификату о состоянии здоровья для экипажей, осуществляющих международные перевозки, может быть целесообразной с точки зрения выявления рисков и обнаружения и отслеживания контактов, что крайне важно на начальной стадии пандемии.

c) В контексте цифровизации и автоматизации

- Продолжать поддержку усилий по цифровизации документооборота в области транспорта/торговли: повышать осведомленность об этих процессах на глобальном уровне и, по возможности, ускорить работу по внедрению цифровых версий уже существующих правовых документов по цифровизации сектора внутреннего транспорта, таких как МДП/eTIR и КДПП/eCMR.
- Цифровизация и автоматизация широко признаются в качестве эффективных инструментов для смягчения последствий пандемий, поскольку благодаря этим процессам отпадает необходимость в прямых контактах между людьми для проведения таможенной очистки. При поддержке соответствующих рабочих групп ЕЭК (WP.30, SC.1, SC.2, WP.24 и др.) можно было бы разработать и внедрить по всему миру онлайн-учебные модули по использованию этих цифровых инструментов.
- Деятельность по цифровизации транспортного сектора должна быть скоординирована, а электронные решения должны внедряться в различных транспортных подсекторах, включая внутренний, морской и воздушный транспорт.

d) На уровне непрерывного секторального и межсекторального диалога по вопросам подготовленности к пандемиям

- Включить вопросы подготовленности к пандемиям/чрезвычайным ситуациям в качестве постоянного пункта повестки дня предстоящих сессий рабочих групп, занимающихся конкретными видами транспорта (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 и WP.30).

- Продолжать организовывать по мере необходимости целевые межсекторальные совещания (например, с участием представителей секторов морского и воздушного транспорта) для обмена опытом, а также проводить регулярный обзор и обсуждение вопросов взаимодействия между различными видами транспорта в целях предотвращения международного распространения инфекционных болезней в результате перевозок и укреплять региональную и межрегиональную координацию мер по облегчению пересечения границ.
- Продолжать развивать и укреплять инициативу Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), осуществляемую под совместным руководством ЕЭК и Европейского регионального бюро ВОЗ, в рамках которой после начала пандемии COVID-19 была учреждена Целевая группа, состоящая из представителей государств-членов, международных организаций, гражданского общества, научных кругов и других заинтересованных сторон.
- Рассмотреть вопрос о разработке справочных материалов, банков данных и хранилищ информации о передовом опыте в области обеспечения готовности к пандемиям, обобщающих опыт транспортных органов в регионе ЕЭК и за его пределами в том, что касается реагирования на кризис, вызванный пандемией COVID-19. Рассмотреть возможность консолидации таких усилий на межсекторальном уровне.

III. Цели круглого стола КВТ

6. Выступающим от правительств и международных организаций предлагается поделиться опытом разработки и реализации мер по восстановлению после пандемии и обсудить возможные дальнейшие шаги правительств и Комитета по поддержке устойчивого и полного восстановления международной транспортной системы и большей готовности к международным чрезвычайным ситуациям в будущем. Предполагается, что выступления прольют свет на:

- a) состояние дел в транспортном секторе в результате пандемии, включая морской, воздушный и внутренний транспорт;
- b) проводимые при поддержке ЕЭК инициативы, направленные на смягчение воздействия пандемии на конкретные виды транспорта (внутренний водный транспорт, интермодальные перевозки и перевозка опасных грузов);
- c) национальный и международный опыт преодоления чрезвычайных ситуаций, связанных с транспортом;
- d) выявление и определение последующих действий, направленных на повышение устойчивости транспортного сектора к международным чрезвычайным ситуациям в будущем.

Приложение

Проект программы

Тема круглого стола: «На пути к обеспечению устойчивого и полного восстановления в период после COVID-19: инициатива в области внутреннего транспорта и роль Комитета»

Совещание в гибридном формате с обеспечением устного перевода

Февраль 2022 года, 10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин, Дворец Наций, Женева

10 ч 00 мин — 10 ч 10 мин	Вступительные заявления, приветственные выступления
10 ч 00 мин — 10 ч 30 мин	Результаты принятых при поддержке ЕЭК ООН нормативных мер по смягчению воздействия пандемии (внутренний водный транспорт, интермодальные перевозки и перевозка опасных грузов)
10 ч 30 мин — 11 ч 30 мин	Текущие действия и будущие планы правительств и международных организаций по поддержке устойчивого и полного восстановления — национальный и международный опыт
11 ч 30 мин — 11 ч 45 мин	<i>Кофе-пауза</i>
11 ч 45 мин — 12 ч 45 мин	Укрепление устойчивости сектора внутреннего транспорта — возможная роль Комитета
12 ч 45 мин — 13 ч 00 мин	Заключительные заявления
