|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/2021/1 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  10 December 2020  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Назад к устойчивому будущему: достижение надежной   
связанности в интересах устойчивого восстановления   
и экономического роста в период после COVID-19**

Концептуальная записка сегмента высокого уровня по вопросам политики на тему: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19»

Записка секретариата

|  |
| --- |
| *Резюме* |
| В настоящем документе излагаются концепция и основные темы сегмента высокого уровня по вопросам политики на тему: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». В нем также содержится информация о запланированной деятельности, параллельных и иных общественных мероприятиях. Бюро Комитета по внутреннему транспорту на своем совещании в июле 2020 года приняло решение о том, что эта тема будет в центре внимания в рамках дискуссии в группах в первый день работы восемьдесят третьей сессии Комитета. Сегмент высокого уровня по вопросам политики завершится принятием министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/2021/2). |
|  |

I. Политический контекст

Справочная информация и общее видение

1. Спустя пять лет после того, как в 2015 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла цели в области устойчивого развития, мир пережил глобальную чрезвычайную ситуацию невиданных для мирного времени масштабов в связи с пандемией COVID-19 и ее эпидемиологическими и социально-экономическими последствиями. Доклад о целях в области устойчивого развития, 2020 год, подал глобальный сигнал тревоги, указав на то, что мир столкнулся с самым глубоким экономическим спадом со времен Великой депрессии, при этом ожидается, что валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения в 2020 году сократится на 4,2 %. Аналогичным образом Международный валютный фонд (МВФ) предупредил, что несколько развивающихся стран находятся на грани банкротства и дефолта. Как прямое следствие этих событий мы наблюдаем рост нищеты и неравенства в доходах в ряде уязвимых стран. Становится также все более очевидным, что в результате этого ряд государств — членов Организации Объединенных Наций столкнутся с серьезными проблемами в выполнении задач в рамках целей в области устойчивого развития.

2. В этих условиях возвращение к устойчивому и быстрому восстановлению является одним из главных приоритетов на национальном, региональном и глобальном уровнях. Нет никаких сомнений в том, что с экономической, социальной и оперативной точек зрения транспорт играет ключевую роль в поддержке глобальных усилий по восстановлению.

3. В то же время возвращение к восстановлению по сценарию «ведения дел как обычно» означало бы, что уроки, извлеченные из чрезвычайной ситуации, с которой мир по-прежнему сталкивается сегодня, не были использованы в полной мере. Для обеспечения *устойчивого* восстановления не менее важно в полной мере осознать слабые места, выявленные в результате принятия мер реагирования в связи с пандемией, которые оказывают воздействие на производственно-сбытовые цепочки в системах внутреннего транспорта, связывающих экономическую деятельность во всем мире и пересекающих национальные границы. Только тогда, когда эти слабые места будут устранены, мы сможем утверждать, что мы внесли свой вклад в повышение стойкости систем внутреннего транспорта и добились устойчивого, а также полного восстановления.

4. Сегмент высокого уровня по вопросам политики внесет свой вклад в глобальную дискуссию, рассмотрев эти вопросы и показав, что переход к устойчивой и надежной связанности — это та область, в которой восстановление по принципу «лучше, чем было» является не просто девизом, а имеет ощутимый смысл и реальные позитивные последствия.

5. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) располагает уникальными возможностями для внесения вклада в выработку решений, которые ускорят переход к устойчивой и надежной связанности. Благодаря его глобальному нормативному и оперативному влиянию в области упрощения процедур пересечения границ в качестве глобального регулятора, решения, которые будут предложены на этой конференции, должны привести к реальным и ощутимым результатам.

II. Сегмент высокого уровня по вопросам политики

6. С учетом рекомендаций, вынесенных в ходе дискуссии в рамках КВТ и Бюро, общая тема сегмента по вопросам политики сформулирована следующим образом: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». Эта тема позволит поразмышлять об уникальных возможностях Комитета, заострить внимание на важности его работы и подчеркнуть его будущий потенциал в условиях сильно пострадавшей от пандемии глобальной экономики и быстро меняющегося производственного и торгового ландшафта на региональном и глобальном уровнях.

7. Проект программы на вторник, 23 февраля 2021 года, включает следующее:

a) вступительные заявления и презентация публикации на тему: «Устойчивый транспорт в эпоху COVID-19 — Практика, инициативы и меры реагирования: создание устойчивых к пандемиям транспортных систем»;

b) основной доклад о важности решения проблем связанности транспорта в чрезвычайных ситуациях и роли Комитета в выработке решений;

с) два тематических обсуждения в группах (до пяти участников в каждой), после которых будут заслушаны запланированные выступления с мест;

d) завершение конференции принятием министерской резолюции.

A. Открытие, презентация публикации по вопросу об устойчивости к чрезвычайным ситуациям и основной доклад

8. За традиционными вступительными заявлениями последует официальная презентация обстоятельной публикации по вопросу об устойчивости систем внутреннего транспорта к пандемиям и международным чрезвычайным ситуациям. Затем будет сделан основной доклад о насущной необходимости поиска и стимулирования эффективных решений для повышения готовности систем внутреннего транспорта к чрезвычайным ситуациям и другим видам непредсказуемых проблем при одновременном решении вопросов, которые могут возникнуть в условиях таких чрезвычайных ситуаций. В нем будет также сделан акцент на стратегической роли Комитета в обеспечении всеобъемлющей платформы для сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного взаимодействия. Становится все более очевидным, что повышение устойчивости транспорта к чрезвычайным ситуациям имеет решающее значение для обеспечения достижения целей в области устойчивого развития к 2030 году. КВТ на протяжении длительного времени успешно работал в обычных условиях в партнерстве с широким кругом заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный секторы, что обеспечивало реальную, позитивную отдачу. Новой и неотложной задачей является достижение твердой приверженности укреплению рамок сотрудничества для существующих систем внутреннего транспорта в трудные времена и в нетипичных условиях работы, подобных тем, которые возникли из-за пандемии COVID-19, с тем чтобы добиться устойчивого восстановления и экономического роста как на микро-, так и на макроуровне экономической деятельности.

B. Обсуждения в группах

9. Далее состоятся два обсуждения в группах высокого уровня, посвященные важнейшим вопросам политики и регулирования, имеющим непосредственное отношение к решению задачи достижения устойчивости к чрезвычайным ситуациям и обеспечения готовности к ним в более широком контексте работы КВТ и его вспомогательных органов. В группах будут обсуждаться следующие темы:

a) использование существующих решений в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию: каковы возможности для укрепления международных соглашений?

b) первая или последняя мера реагирования в условиях глобальной чрезвычайной ситуации? Международные транспортные конвенции как катализатор согласованных национальных мер реагирования.

10. В каждом обсуждении в группах будут участвовать до пяти представителей высокого уровня.

11. Обсуждение в каждой из групп будет проходить под руководством координатора в течение примерно 40 минут и начинаться с коротких заявлений участников (по пять минут каждое). После заявлений участников будут заслушаны запланированные выступления на высоком уровне с мест (до трех минут каждое). После заявлений и выступлений состоится открытая дискуссия.

1. Дискуссионная группа I: использование существующих решений в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию: каковы возможности для укрепления международных соглашений?

12. Вот некоторые отрезвляющие факты из Доклада о целях в области устойчивого развития, 2020 год:

* в 2020 году было отмечено первое за десятилетия увеличение масштабов нищеты в мире: еще более 70 млн человек были ввергнуты в крайнюю нищету;
* пандемия представляет дополнительную угрозу для продовольственных систем и продовольственной безопасности;
* пандемия прервала осуществление программ иммунизации детей примерно в 70 странах;
* в результате закрытия школ 90 % всех учащихся не посещали школу, что свело на нет достигнутые за многие годы результаты в области образования;
* дистанционное обучение остается недоступным как минимум для 500 млн учащихся;
* туристическая отрасль переживает беспрецедентные трудности: по оценкам, число въезжающих туристов из других стран сократилось на 0,85–1,1 млрд человек.

13. В современном мире, в котором доминируют глобальные усилия по ускорению восстановления после экономических и социальных последствий пандемии и ее последствий для здоровья населения, восстановление взаимосвязанности не может быть более важным и как цель, и как средство, лежащее в основе глобальных усилий. Первые национальные меры реагирования на пандемию COVID-19 привели к ограничению связанности и масштабов национальных и международных потоков товаров и людей. Несмотря на эти первые меры реагирования, нет никаких сомнений в том, что в постпандемическую эпоху и в предстоящие годы способность беспрепятственно участвовать в глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочках будет все больше становиться одним из главных определяющих факторов экономического развития и роста. Возврат к прежнему равновесию физической и нефизической связанности может быть не автоматическим и не линейным, однако восстановление связанности имеет решающее значение и является важным фактором, определяющим коллективную способность международного сообщества рационализировать и нормализовать динамику и тенденции в области инвестиций, производства, распределения и потребления.

14. С учетом этого первая дискуссионная группа сегмента высокого уровня сосредоточит внимание на вопросе о том, как использовать существующие решения в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию. В долгосрочной перспективе физическая и нефизическая связанность имеет решающее значение для доступа к мобильности людей и грузов. Это включает в себя как транспортную инфраструктуру и услуги внутри страны, так и облегчение условий пересечения границ между соседними странами и странами, расположенными вдоль коридоров. Но как можно будет достичь надежной связанности в условиях чрезвычайной ситуации? Каковы возможности для укрепления международных соглашений? Решающее значение имеют два аспекта.

15. Во-первых, с географической точки зрения насколько эффективен инструментарий правовых документов по облегчению пересечения границ в условиях чрезвычайной ситуации в различных регионах мира? Какие уроки в плане улучшения взаимного реагирования и уменьшения негативных экономических последствий можно извлечь из опыта тех регионов, которые более успешно применяют эти документы и извлекают из них пользу? Каким образом эти уроки могут стать полезными и актуальными для остальных регионов? Региональные перспективы успехов и неудач, а также вызовы и возможности будут иметь решающее значение для формирования коллективного понимания наиболее эффективных решений и определения путей продвижения вперед.

16. Во-вторых, в функциональном плане все ли соответствующие конвенции в полной мере реализуют свой потенциал? Что можно расширить, модернизировать и, возможно, адаптировать для более эффективной поддержки национальных и международных производственно-сбытовых цепочек и торговых потоков, даже в условиях давления чрезвычайной ситуации, и тем самым снизить масштабы непредсказуемых и непредвиденных последствий для экономической деятельности, вызванных нескоординированными национальными мерами реагирования? Нужны ли новые? Каковы преимущества и риски разработки и применения региональных альтернативных документов и соглашений, выходящих за рамки компетенции Комитета? Лучше ли они отвечают региональным характеристикам или приводят к большей фрагментации и дублированию? Какие меры реагирования являются наиболее эффективными в период, когда эффективность как никогда важна для определения положения стран в глобальном рейтинге конкурентоспособности, а также долгосрочных возможностей для занятости и роста национальных экономик?

17. Эта дискуссионная группа критически проанализирует и разовьет сильные стороны КВТ в деле формирования консенсуса, укрепления координации и расширения межправительственного сотрудничества, особенно в трудные времена, с помощью его ключевых активов, организаторских возможностей и нормативных функций в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию.

2. Дискуссионная группа II: первая или последняя мера реагирования в условиях глобальной чрезвычайной ситуации? Международные транспортные конвенции как катализатор согласованных национальных мер реагирования

18. Международное передвижение и связанность столкнулись с беспрецедентными трудностями, поскольку все большее число стран по всему миру закрывали свои границы и вводили ограничения на поездки в ответ на пандемию COVID-19. В то же время осуществление конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту не везде происходило единообразно, поскольку некоторые правительства предпочли избирательное или скорректированное применение правовых документов, договаривающимися сторонами которых они являются. И последнее, но не менее важное: сети, используемые государствами-членами, которые являются договаривающимися сторонами Конвенции МДП, обеспечили уникальную систему управления и механизм, которые позволили создать в рекордно короткие сроки механизмы сбора и распространения крайне важной для бизнеса информации об ограничениях на пересечение границ во всем мире.

19. Это стало проявлением сценария последней меры реагирования международной системы регулирования: вступление в силу национальных планов действий в чрезвычайных ситуациях при отсутствии всеобъемлющей международной системы координации привело к субоптимальным результатам (проигрышные ситуации). Наблюдаемые неотложные меры реагирования на COVID-19, принимаемые на национальном и международном уровнях, создают уникальные возможности для критического осмысления альтернативы «первая или последняя мера реагирования», в частности следующих аспектов:

a) роль международной системы регулирования как потенциального фактора, способствующего созданию механизмов для укрепления межправительственного сотрудничества и координации и созданию тем самым беспроигрышных ситуаций даже в чрезвычайных обстоятельствах. В рамках этой темы/дискуссионной группы основное внимание в ходе обсуждений будет уделено не только незамедлительным действиям по координации антикризисных мер, но и скоординированной стратегии выхода для обеспечения потоков в производственно-сбытовых цепочках. Ключевое значение имеет сотрудничество с соответствующими международными организациями и учреждениями, поскольку медико-санитарные меры должны основываться на фактических данных и полностью соответствовать существующим рекомендациям и руководящим указаниям;

b) устойчивость конвенций перед лицом будущих пандемий и чрезвычайных обстоятельств. Эта тема будет рассматриваться на основе нисходящего и восходящего подходов. На основе нисходящего подхода будут рассмотрены различия в осуществлении существующих конвенций, с тем чтобы оценить их устойчивость и извлечь уроки, которые могут привести к принятию возможных поправок или другим мерам реагирования для обеспечения согласованного осуществления и, потенциально, обеспечения соблюдения. Рассмотрение этой темы на основе восходящего подхода начнется на уровне операторов, которые в период кризиса сталкиваются с конкурирующими мотивировками, что может привести к несоблюдению существующих правил и положений, изложенных в конвенциях Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта. Компенсация потерь и вознаграждение за соблюдение на микроуровне могли бы в значительной степени способствовать укреплению устойчивости и актуальности конвенций, относящихся к компетенции Комитета;

с) экономическое измерение. Наиболее убедительный аргумент в пользу дальнейшего развития существующей системы регулирования внутреннего транспорта может быть получен в результате изучения экономических последствий несогласованных действий и, наоборот, экономических выгод международного сотрудничества и координации. Компромиссы и сопутствующие выгоды, связанные с крупномасштабными государственными мерами, в том числе в области экологически сбалансированного восстановления, также могут обогатить дискуссию, которая имеет непосредственное отношение к развитию международной архитектуры регулирования.

20. На своей восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года Комитет постановил провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы при поддержке заинтересованных правительств и ключевых заинтересованных сторон. Цель заключалась в развитии сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии. Эта дискуссионная группа создаст возможности для обсуждения на высоком уровне, выводы которого проложат путь к укреплению межправительственного и межучрежденческого сотрудничества в этой дающей высокую отдачу, критически важной области.

C. Принятие министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям»

21. В конце совещания министрам и главам делегаций договаривающихся сторон будет предложено заявить о поддержке министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/2021/2). В резолюции дается оценка текущей глобальной чрезвычайной ситуации, признаются уникальные сильные стороны Комитета и сформулирован настоятельный призыв к согласованным действиям перед лицом международных чрезвычайных ситуаций, сформулированный с учетом мандатов Комитета. В ней признается актуальность Комитета в качестве одного из основных механизмов международных усилий по поиску решений этих проблем и содержится призыв к мировым лидерам в области транспорта обеспечить и усилить поддержку работы Комитета в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта на благо мирового сообщества.

III. Запланированные параллельные мероприятия высокого уровня

Круглый стол КВТ на тему: «Безопасность дорожного движения на рубеже нового Десятилетия действий»

22. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов, международное сообщество не смогло выполнить к 2020 году задачу целей в области устойчивого развития, касающуюся обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует увеличение, а не сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

23. В 2020 году усилия мирового сообщества и Организации Объединенных Наций по признанию недостатков и решению этой проблемы были отмечены тремя важными вехами. Во-первых, международное сообщество собралось на третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения (Стокгольм,   
19–20 февраля 2020 года), с тем чтобы достичь глобального консенсуса посредством принятия Стокгольмской декларации о продолжении международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения до 2030 года. Во-вторых, на своей восемьдесят второй сессии (Женева, 25–28 февраля 2020 года) КВТ ЕЭК принял действующие с 1 апреля 2020 года Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, в которых содержатся весьма необходимые указания и руководящие принципы для государств-членов в отношении путей систематического устойчивого повышения безопасности дорожного движения. В-третьих, 31 сентября 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, положив начало второму Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения, поставив новые амбициозные цели и призвав разработать план действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия. В ходе всех трех событий была признана уникальная и крайне важная роль ЕЭК и КВТ.

24. В ходе круглого стола КВТ, в котором примут участие ключевые заинтересованные стороны со всего мира, состоится стратегическое обсуждение нового курса действий, необходимого для достижения ощутимого прогресса в успешном преодолении продолжающегося кризиса.

Приложение I

Проект программы на неделю (22–26 февраля 2021 года)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Понедельник**  **22 февраля** | **15 ч 00 мин –**  **18 ч 00 мин** | **Совещание Бюро КВТ** |
| **Вторник**  **23 февраля** | **11 ч 00 мин –**  **13 ч 00 мин** | **Сегмент высокого уровня сессии КВТ по вопросам политики**  **Гибридное заседание с устным переводом** |
| **13 ч 00 мин –**  **15 ч 00 мин** | ***Перерыв*** |
| **15 ч 00 мин –**  **17 ч 00 мин** | **Ежегодная сессия КВТ — Сессия с ограниченным участием\*  Гибридное заседание с устным переводом  (\* только представители правительств)** |
| **18 ч 00 мин –**  **20 ч 00 мин** | **Официальный коктейль/прием (Дворец Наций)  (подлежит подтверждению)** |
| **Среда**  **24 февраля** | **11 ч 00 мин –**  **13 ч 00 мин** | **Ежегодная сессия КВТ**  **Очередная сессия**  **Гибридное заседание с устным переводом** |
| **13 ч 00 мин –**  **15 ч 00 мин** | ***Перерыв*** |
| **15 ч 00 мин –**  **17 ч 00 мин** | **Ежегодная сессия КВТ**  **Очередная сессия (продолж.)**  **Гибридное заседание с устным переводом** |
| **Четверг**  **25 февраля** | **11 ч 00 мин –**  **13 ч 00 мин** | **Ежегодная сессия КВТ**  **Очередная сессия (продолж.)**  **Гибридное заседание с устным переводом** |
| **13 ч 00 мин –**  **15 ч 00 мин** | ***Перерыв*** |
| **15 ч 00 мин –**  **17 ч 00 мин** | **Ежегодная сессия КВТ**  **Очередная сессия (продолж.)**  **Гибридное заседание с устным переводом** |
| **Пятница**  **26 февраля** | **10 ч 00 мин –**  **12 ч 00 мин** | **Круглый стол КВТ по безопасности дорожного движения  Гибридное заседание с устным переводом** |
| **13 ч 00 мин –**  **15 ч 00 мин** | ***Перерыв*** |
| **15 ч 00 мин –**  **18 ч 00 мин** | **Совещание Бюро КВТ** |

Приложение II

Проект программы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему:**  **«Назад к устойчивому будущему:** **достижение надежной связанности**  **в интересах устойчивого восстановления и экономического роста**  **в период после COVID-19»**  **23 февраля 2021 года, 11 ч 00 мин – 13 ч 00 мин, гибридное заседание с устным переводом**  **Дворец Наций, Женева** | | |
| 11 ч 00 мин – 11 ч 15 мин | **Вступительные заявления, приветственные речи и официальная презентация публикации по вопросу об устойчивости к чрезвычайным ситуациям** |
| 11 ч 15 мин – 11 ч 30 мин | **Основной доклад** |
| 11 ч 30 мин – 12 ч 10 мин | **Дискуссионная группа I:**  **Использование существующих решений в области международной транспортной связанности в качестве факторов, способствующих экономическому росту и развитию: каковы возможности для укрепления международных соглашений?**  *Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)* |
| 12 ч 10 мин – 12 ч 50 мин | **Дискуссионная группа II:**  **«Первая или последняя мера реагирования» в условиях глобальной чрезвычайной ситуации?** **Международные транспортные конвенции как катализатор согласованных национальных мер реагирования**  *Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)* |
| 12 ч 50 мин – 13 ч 00 мин | **Сообщение о министерской резолюции и заключительные заявления** |
| 13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин | ***Перерыв на обед*** |