



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Семьдесят шестая сессия

Женева, 13–16 октября 2020 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Деятельность органов ЕЭК, представляющая
интерес для Рабочей группы:

Комитет по внутреннему транспорту

Цели устойчивого развития и стратегия КВТ

Передано заместителем Председателя WP.11

Введение

1. Организация Объединенных Наций сформулировала Цели устойчивого развития (ЦУР), а КВТ ЕЭК ООН включил эти цели в свою стратегию для улучшения качества жизни. КВТ выделил для СПС четыре из этих целей. WP.11 необходимо представить ответ по этой теме к февральской сессии КВТ 2021 года. Настоящий документ предназначен для подготовки к обсуждению на сессии WP.11 в октябре 2020 года, с тем чтобы проинформировать КВТ о ходе достижения этих ЦУР.

Стратегия КВТ и ЦУР

2. КВТ выделил для СПС следующие ЦУР:

ЦУР № 2 — ликвидация голода

3. КВТ видит роль СПС в контексте данной ЦУР следующим образом: *«СПС обеспечивает условия сохранения и безопасной перевозки сельскохозяйственной продукции и сохранения качества имеющихся продуктов питания».*

4. Этот принцип действительно верен и, насколько это возможно, соблюдается. Можно утверждать, что в СПС включены не все «скоропортящиеся» пищевые продукты, однако на это можно возразить, что данные правила касаются в первую очередь тех пищевых продуктов, которые являются смертельными для человека, когда они потребляются в испорченном состоянии, и что таким образом регулятивное давление на транспорт ограничивается теми случаями, в которых это абсолютно необходимо. В случае не имеющих смертельных последствий продуктов питания, таких как свежие фрукты и овощи, испорченную продукцию легко определить.



Поскольку в данном случае возникают прямые финансовые последствия для грузополучателей и перевозчиков, но отсутствуют последствия для здоровья населения, этот вопрос может регулироваться самим рынком.

5. В дополнение к этому мы могли бы предложить разработать руководящие указания для других пищевых продуктов, принимая во внимание, что вариации типа пищевых продуктов, а также их назначение после перевозки (хранение или непосредственное потребление) крайне усложняют разработку точных указаний относительно условий перевозки.

ЦУР № 8 — достойная работа и экономический рост

6. КВТ видит роль СПС в контексте данной ЦУР следующим образом: *«СПС позволяет повысить эффективность использования ресурсов в контексте глобального потребления».*

7. Заявление об «эффективности в контексте глобального потребления» можно рассматривать как преувеличение, однако влияние СПС на страны с более низким уровнем развития регулирования, транспортного оборудования и термического оборудования, утвержденного на основе требований СПС, обеспечивает минимально необходимый уровень производительности и способствует эффективности использования ресурсов в глобальном масштабе. В частности, пищевые продукты животного происхождения, которые являются особенно опасными в случае потребления в испорченном виде и, следовательно, подпадают под действие СПС, оказывают большое влияние на экологический след, и порча таких продуктов имеет более серьезные последствия, чем порча пищевых продуктов растительного происхождения. Достижение этой ЦУР обеспечивается в том случае, если СПС постоянно обновляется и сохраняет свою актуальность.

ЦУР № 12 — ответственное потребление и производство

8. КВТ видит роль СПС в контексте данной ЦУР следующим образом: *«СПС помогает поддерживать холодильную цепь и снижать уровень отходов и потери продуктов питания при перевозке».* Хотя мы не оказываем влияния на потребление, мы влияем на производство, когда перевозка к месту потребления учитывается как часть процесса производства продуктов питания. Несмотря на то, что охвачены не все пищевые продукты, наличие кондиционированных транспортных средств, соответствующих требованиям СПС, приведет к использованию этого оборудования для других пищевых продуктов и преимущественному выбору такого оборудования грузоотправителями и перевозчиками для доставки пищевых продуктов в идеальном состоянии. Достижение этой ЦУР обеспечивается в том случае, если СПС постоянно обновляется и сохраняет свою актуальность.

ЦУР № 14 — сохранение морских экосистем

9. КВТ видит роль СПС в контексте данной ЦУР следующим образом: *«СПС вносит вклад в обеспечение устойчивых методов рыболовства».*

10. Рыба по определению не вылавливается в месте основного потребления. Поэтому рыбную продукцию необходимо перевозить. Рыба включена в категорию пищевых продуктов в СПС. Потеря рыбной продукции предотвращается благодаря правильному использованию утвержденного согласно СПС оборудования для перевозки. Достижение этой ЦУР обеспечивается в том случае, если СПС постоянно обновляется и сохраняет свою актуальность.

11. В резюме стратегии КВТ (см. приложение к настоящему документу) СПС и WP.11 конкретно не затрагиваются, однако некоторые пункты, такие как пункты 2 и 10, могут быть в определенной степени актуальными. Например, такие аспекты, как ограничение воздействия на окружающую среду при перевозке пищевых продуктов и мультимодальные перевозки (насколько это возможно) в случае внутреннего транспорта.

Заключение

12. Очевидно, что СПС соответствует ЦУР, определенным КВТ. Для того чтобы сохранять это соответствие, необходимо поддерживать актуальность и не отставать от технического прогресса.

Приложение

Осуществление стратегии КВТ вспомогательными органами

Помимо обычной работы, вспомогательным органам КВТ надлежит выполнять в рамках стратегии следующие задачи:

1. Внесение поправок в правовые документы с географическими и процедурными барьерами к 2025 году (все РГ/ПК и АК)
2. Обзор к 2022 году взаимосвязи существующих правовых документов и рекомендаций (всем РГ/ПК и АК надлежит провести обзор правовых документов в контексте таких тематических блоков, как безопасность, трансграничная эффективность, экологичность и стыкуемость)
3. Определение дополнительных необходимых правовых документов (на основе проведенного обзора всем РГ/ПК и АК надлежит выявить пробелы, имеющиеся в правовых документах, в целях обеспечения полного соответствия этих документов потребностям в области безопасности, трансграничной эффективности, экологичности и стыкуемости)
4. Доработка двух новых правовых документов, которые находятся на стадии разработки с 2020 года: ЕЖДП и «ОмниБУС» (АС.2 и SC.1 соответственно)
5. Изучение возможности разработки новых правовых документов в период после 2020 года (все РГ/ПК и АК на основе пункта «с» выше)
6. Дальнейшее расширение глобального участия в работе WP.1 и WP.29 и сотрудничества между ними
7. Обновление ДЕТА и обеспечение ее хостинга в ЕЭК начиная с 2022 года (WP.29)
8. Содействие в присоединении к e-CMR и обеспечении ее функционирования в регионе ЕЭК и за его пределами начиная с 2019 года (SC.1)
9. Постепенное развитие системы e-TIR, ведущее к возможному полному внедрению системы e-TIR к 2023 году при условии вступления в силу нового приложения 11 к Конвенции МДП (WP.30 и АС.2)
10. Выявление, стимулирование и содействие внедрению новых технологий мобильности в области железнодорожного, автомобильного, дорожного и внутреннего водного транспорта, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года (все РГ/ПК и АК)
11. Укрепление поддержки системы автоматизированных транспортных средств с 2019 года, включая дальнейшее внесение поправок в существующие правовые документы и стандарты, а также возможная разработка нового(ых) соглашения(й), если это будет необходимо (WP.1 и WP.29)
12. Внедрение в практику новых стандартов подготовки и критериев компетентности с 2022 года (все РГ/ПК и АК и соответствующие правовые документы)
13. Поддержка комплексных интермодальных систем совместимости и мобильности с 2020 года (WP.24)
14. Поддержка комплексной интермодальной системы эксплуатационной совместимости и мобильности в период с 2020 года, включая ТЕА, ТЕЖ, интермодальные перевозки и логистику (WP.24, SC.1 и АС.2)

15. Статистика транспорта: продолжение и совершенствование процессов сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения по транспорту. 2019–2030 годы (WP.6)
 16. Содействие развитию межрегиональных связей и коридоров в области внутреннего транспорта начиная с 2019 года (WP.5)
 17. Новые инструменты и мероприятия с 2019 года, например ОПТОСОЗ; дальнейшая разработка локального модуля по загрязнителям для инструмента «ForFITS»; обзоры по проблематике экологичного транспорта и мобильности (WP.5, WP.29)
 18. Изучение влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру (WP.5)
-