



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

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

**Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня
в области устойчивого развития на период до 2030 года:
проблемы на пути глобального экономического роста
и развития и имеющиеся возможности****Концептуальная записка по «круглому столу»,
организуемому КВТ в 2023 году, на тему: «Связанность
внутреннего транспорта и Повестка дня в области
устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы
на пути глобального экономического процветания
и развития и имеющиеся возможности»****Записка секретариата****I. Введение**

1. В ходе своих восемьдесят третьей (25–28 февраля 2021 года) и восемьдесят четвертой (22–25 февраля 2022 года) пленарных сессий Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) взял на себя руководящую роль в деле содействия формированию консенсуса в отношении ведущей роли транспорта в глобальном процессе восстановления после пандемии и укреплении устойчивости к будущим кризисам.
2. Несмотря на неустанные усилия государств-членов, восстановление и экономическое процветание пока еще не удалось вывести на уровень устойчивого развития, существовавший до пандемии. Задачи, связанные с реализацией Повестки дня на период до 2030 года и достижением Целей в области устойчивого развития, по-прежнему масштабны, причем ключевым фактором для достижения глобального прогресса является связанность внутреннего транспорта.
3. Поэтому — в свете возлагаемой на Комитет миссии, заключающейся, среди прочего, в повышении связанности и мобильности на внутреннем транспорте как на региональном, так и межрегиональном уровнях, и с учетом результатов обсуждений в Бюро КВТ — «круглый стол», приуроченный к восемьдесят пятой сессии КВТ, будет посвящен теме «Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы на пути глобального экономического процветания и развития и имеющиеся возможности». В период многочисленных кризисов, с которыми сталкивается сектор внутреннего транспорта, «круглый стол» соберет вместе заинтересованные стороны во всем мире в целях проведения стратегического обсуждения значимости связанности внутреннего



транспорта и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года для преодоления сохраняющихся проблем и выявления путей реализации возможностей, открывающихся в сфере глобального экономического процветания и развития. Предлагаемая проблематика «круглого стола» созвучна мандату КВТ по стимулированию правительств к содействию скоординированному развитию инфраструктур автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также комбинированных перевозок в целях налаживания гармоничной международной транспортной связанности.

4. Хотя основной акцент в ходе «круглого стола» будет сделан на тех последствиях, которые пандемия и продолжающийся геополитический кризис оказали на международную транспортную систему как на ключевой элемент глобальных цепочек поставок и создания стоимости, на нем также будут затронуты другие насущнейшие вопросы, от решения которых в значительной мере зависит процесс трансформации современных транспортных систем, включая важность и актуальность декарбонизации, цифровизации и адаптации к изменению климата.

II. Обоснование и история вопроса

5. Для международной транспортной системы и, соответственно, всей глобальной цепочки создания стоимости последние годы были отмечены рядом следовавших один за другим внешних потрясений. С начала 2020 года пандемия затронула деятельность судоходных компаний по всей цепочке поставок в самых различных транспортных подсекторах, что привело к заторам на сухопутных пунктах пересечения границ и в морских портах, нехватке рабочей силы, резкому росту стоимости морских перевозок ввиду нехватки контейнеров и рабочих рук, а также дефициту складских площадей и логистических услуг. С февраля же 2022 года последствия пандемии еще более усугубились из-за войны в Украине и обусловленной ею блокады черноморских портов страны в сочетании с масштабным разрушением транспортной инфраструктуры и резким нарушением возможностей транзита по автомобильным, железнодорожным или внутренним водным путям.

6. К числу серьезных внешних факторов, заявляющих о себе на фоне этих важных геополитических изменений, относятся усиление давления на транспортный сектор с целью декарбонизации (или, как минимум, диверсификации энергопотребления), мощный импульс к цифровизации и автоматизации транспортных процессов, а также растущая необходимость — учитывая участвовавшие экстремальные погодные явления — адаптации существующих объектов транспортной инфраструктуры к вызовам, связанным с изменением климата.

7. Во время и непосредственно после пандемии, когда стали очевидны серьезные нарушения в международной транспортной системе и глобальных цепочках поставок, получило широкое распространение мнение, будто глобализация достигла своих пределов и что «решоринг» (или «ближний решоринг») цепочек поставок будет лучше соответствовать условиям устойчивого экономического процветания, предлагая географическую близость, с одной стороны, и более высокий уровень предсказуемости цепочек поставок, особенно для чувствительной к фактору времени продукции, с другой стороны. Хотя размещение производства в близлежащих странах и регионализация действительно способствуют повышению устойчивости транспортной и торговой систем за счет сокращения времени транзита и снижения межрегиональной взаимозависимости, торговля на большие расстояния способствует повышению устойчивости по-иному, ибо она стимулирует специализацию и разделение труда, равно как позволяет добиться экономии за счет эффекта масштаба. В этой связи следует отметить, что прежде всего глобальная обрабатывающая промышленность может быть более склонна и в дальнейшем полагаться на подыскание международных источников снабжения ввиду ее сильной зависимости либо от иностранного спроса, либо от иностранных поставщиков. Хотя война в Украине, подобно пандемии, и послужила толчком к регионализации цепочек поставок, все же на сегодняшний день основным эффектом войны стало наращивание торговли на большие расстояния с Европейским союзом, например увеличение

импорта энергоносителей из более отдаленных стран для снижения зависимости от Российской Федерации по газу и нефти. Таким образом, как представляется, структурный «решоринг» и регионализация цепочек поставок вряд ли могут произойти одновременно, поскольку речь идет о преобразовании, требующем времени, но которое, скорее всего, сыграет более важную роль в среднесрочной перспективе и скажется на перспективах развития системы внутреннего транспорта.

8. Наряду с вышеперечисленными проблемами мир также сталкивается с быстро разрастающимся климатическим кризисом, напрямую влияющим на методы управления системами внутреннего транспорта. Для транспортного сектора это сопряжено с двойными последствиями:

а) так, например, в 2019 году на долю прямых выбросов парниковых газов (ПГ) от транспортного сектора пришлось 23 % всех связанных с энергетикой выбросов CO₂ в мире¹, что является существенным фактором изменения климата. Отсюда вытекает ответственность за принятие мер по смягчению последствий изменения климата путем декарбонизации и перехода на другие виды транспорта;

б) с другой стороны, транспортная инфраструктура и перевозки сильно страдают от изменений климата и сопутствующих такому изменению экстремальных погодных явлений, например более обильных и частых, нежели в прошлом, осадков, способных привести к оползням или наводнениям, либо значительного повышения средней температуры, что чревато повреждением инфраструктуры, или же других природных факторов, что требует от сектора разработки и реализации мер по адаптации и программ реагирования для обеспечения бесперебойности обслуживания.

III. Цели проведения «круглого стола» Комитета по внутреннему транспорту

9. С учетом приведенного обоснования, намечаемый «круглый стол» КВТ будет посвящен оценке вышеуказанных тектонических сдвигов и их влияния на связанность сетей внутреннего транспорта как ключевых элементов глобальных цепочек поставок. «Круглый стол» предоставит возможность обстоятельно обсудить плюсы и минусы глобализации цепочек поставок, а также обменяться мнениями относительно надлежащих дальнейших шагов по налаживанию международной транспортной системы, характеризующейся устойчивостью и готовностью к преодолению проблем, с которыми она сталкивается уже сегодня и с которыми ей, возможно, придется столкнуться в будущем.

10. «Круглый стол» предоставит руководителям транспортной отрасли и операций с цепочками поставок возможность обменяться мнениями по следующим вопросам:

а) национальный и международный опыт мобилизации региональных источников снабжения в сравнении с глобальными, роль транспортного сектора в целом и внутреннего транспорта в частности;

б) устойчивость транспортных сетей и узлов как фактор поддержки перехода на региональные либо глобальные источники снабжения, включая устойчивость к риску изменения климата, геополитическим чрезвычайным ситуациям или пандемиям;

в) действия, требуемые для повышения устойчивости транспортного сектора к любым международным чрезвычайным ситуациям в будущем, что будет способствовать ускоренному восстановлению мировой экономики.

¹ Из них 70 % приходилось на автотранспортные средства, 1% — на железнодорожный транспорт, 11 % — на судоходство и 12 % — на авиационные перевозки. Источник: 022, «Изменение климата 2022 — Смягчение последствий изменения климата», шестой Оценочный доклад Межправительственной группы экспертов по изменению климата, Рабочая группа III: https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

Приложение

Проект программы

Тема «круглого стола»: «Связанность внутреннего транспорта и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: проблемы на пути глобального экономического процветания и развития и имеющиеся возможности»

24 февраля 2023 года, 15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин, Дворец Наций, Женева

15 ч 00 мин — 15 ч 15 мин	Вступительные заявления, приветственные выступления
15 ч 15 мин — 16 ч 15 мин	Оценка непосредственного воздействия текущих проблем, с которыми сталкивается система внутреннего транспорта, и их влияния на глобальное экономическое развитие
16 ч 15 мин — 16 ч 30 мин	Перерыв
16 ч 30 мин — 17 ч 30 мин	Текущие действия и планы правительств и международных организаций — мобилизация глобальных источников снабжения в сравнении с региональными и влияние этого на управление системами внутреннего транспорта
17 ч 30 мин — 18 ч 00 мин	Укрепление устойчивости сектора внутреннего транспорта в условиях разрастающихся кризисов — возможная роль Комитета
